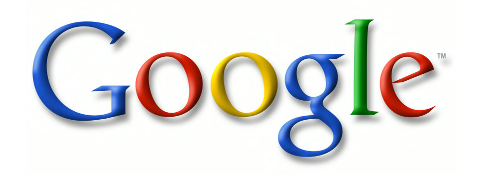
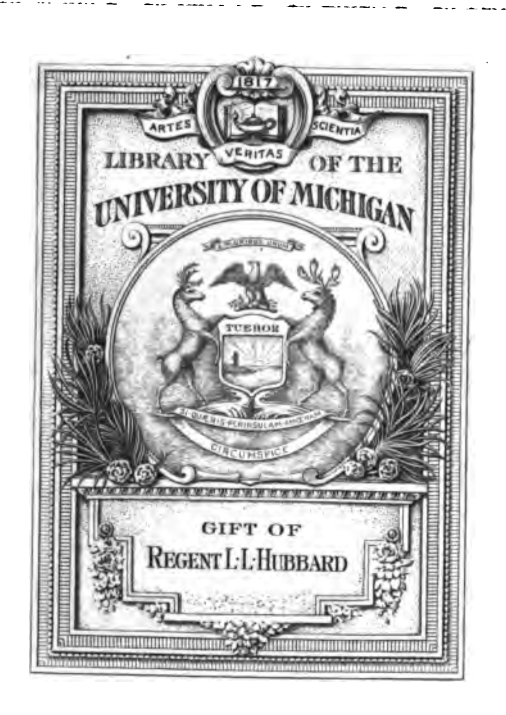



A 400786


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
GIFT OF
REGENT L·L·HUBBARD



Reisen

in

Südamerika, den Antillen, Mexico und den Vereinigten Staaten.



BASEL.
Schweighauserische Buchdruckerei.
1883.

Reisen

in

Südamerika, den Antillen, Mexico und den Vereinigten Staaten.



BASEL.
Schweighauserische Buchdruckerei.
1888.

Inhalt.

Siebzehn Monate hatte ich in Pernambuco (Brasilien) verlebt, als der Zeitpunkt meiner Abreise, die auf Anfang October 1878 festgesetzt war, heranrückte. Wenn ich mich nun einerseits freute, die Heimath und alle Lieben wiederzusehen, so that mir andererseits die Trennung von der Stadt und dem Land, in dem ich manches Neue gesehen und erlebt, wirklich leid. Ich hatte mich ordentlich in das brasilianische Leben eingewöhnt, war mit der Sprache vertraut geworden, hatte viele und angenehme Bekanntschaften geschlossen und jetzt — musste ich das Alles verlassen — vielleicht auf Nimmerwiedersehen! Doch die guten Erinnerungen nahm ich ja mit, und was mir vollends den Abschied erleichterte, war, dass ich vor definitiver Rückkehr nach Basel einen längst gehegten Wunsch, nämlich den schönsten Theil Brasiliens und des übrigen amerikanischen Continentes zu besuchen, zur Ausführung bringen durfte. Der Uebergang von den Tropen in unser kälteres, weniger freundliches Klima sollte somit nicht jäh und plötzlich, sondern nur allmälig erfolgen.

I. Rio de Janeiro.

Lage. — Die Stadt und ihre Umgebungen. — Handel. — Klima. — Das gelbe Fieber.

Den 5. October 1878 schiffte ich mich an Bord des englischen Dampfers „Potosi" nach Rio de Janeiro ein. Der „Potosi" ist ein Schraubendampfer der Pacific Steam Navigation Company von Liverpool, von 4218 Tonnen und 600 Pferdekräften. Sein Ziel war die Westküste Südamerika's (Chile) via Magellan-Strasse, mit Escale in Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo und Punta Arenas.

Bei Ankunft in Bahia, zwei Tage später, wurde ich von einem Landsmann, Herrn ...., freundlich bewillkommt. Der kurze Aufenthalt des Dampfers gestattete blos einen flüchtigen Besuch der Stadt. Ich komme deshalb später auf dieselbe zurück.

Am Morgen des 10. erblickten wir Land. Die Bai von Rio de Janeiro lag vor uns.

Sie ist durch drei Festungen beschützt und von den hohen Bergen der Serra dos Orgãos (Orgelgebirge) umschlossen. Ein dichter Nebel lagerte an jenem Morgen über den Bergen. Auf der linken Seite der Einfahrt erhebt sich wie ein Thürhüter der Pão d'Assucar (Zuckerhut), ein kahler, auffallend abrupter Bergkegel. Vielfach schon ist die bezaubernd schöne Lage von Rio, welche

in der Welt ihres Gleichen sucht, gepriesen worden; um so mehr muss bedauert werden, dass die innere Stadt mit ihren engen, schmutzigen Strassen einen scharfen Contrast bildet gegen die glänzende Aussenseite, und dass hinter dem reizenden Landschaftsgebilde, das man ein irdisches Paradies nennen könnte, eine fürchterliche Geissel lauert: das gelbe Fieber, welches leider alljährlich während der Sommermonate zahlreiche Opfer fordert.

Mein Erstes war, einen alten Bekannten von Pernambuco aufzusuchen, Herrn .... vom Hause ....
Ich miethete ein Zimmer im Hôtel dos Estrangeiros an der Praça do Cattete in Botafogo. Botafogo ist eine der schönsten und gesundesten Vorstädte Rio's, liegt 3 Miles südlich von der Altstadt am Meer, das hier eine lange Einbuchtung, die sogenannte Praia de Botafogo, bildet. Fast alle Vorstädte Rio's dehnen sich längs des Seeufers aus, so an der Praia de S. Christovão, Praia do Flamengo, Praia da Gloria u. a.

Rio de Janeiro (offic. Côrte), die Hauptstadt Brasiliens, hat mit Einschluss der Vorstädte eine Bevölkerung von 420,000 Seelen, worunter über 20,000 Franzosen, einige tausend Deutsche, viele Engländer, Amerikaner, Schweizer etc. Namentlich zahlreich sind die Portugiesen vertreten.

Die Hauptstrasse von Rio ist die Rua Primeiro de Março (früher Rua Direita genannt). Es ist eine breite, mit schattigen Bäumen bepflanzte Strasse; verschiedene Banken, bedeutende Handelshäuser, Cafés, die Post, die Börse, die Capella Imperial (Kirche) befinden sich dort. Acht parallel laufende Strassen des eigentlichen Handelsviertels münden in die Rua Primeiro de Março ein. Die bedeutendste derselben ist die Rua do Ouvidor, wo die

Läden von französischen Mode- und Quincailleriewaaren mit ihren hübsch ausgestatteten Schaufenstern besonders in den Abendstunden eine Menge Neugieriger herbeilocken. Die Rua do Ouvidor ist die Bummelstrasse von Rio. Als andere wichtige Strasse nenne ich noch die lange Rua dos Ourives.

Um in's Geschäfts- und Hafenquartier zu gelangen, muss man in ein Labyrinth von unreinlichen, engen Gassen eindringen. Die Pflastersteine fehlen zum Theil, tiefe Löcher sind an deren Stelle getreten, welche nach einem Regenguss zu Wassertümpeln werden. Selbst die wichtigsten Strassen wie die Rua da Alfandega, die Rua do Hospicio, die Rua do General Camara etc., in welchen sich lediglich die Bureaux und Magazine der Kaufleute und Detailhändler befinden, sind so eng, dass für zwei Wagen nebeneinander nicht genug Raum vorhanden ist und der eine nothwendigerweise das Trottoir benützen muss.

Der Verkehr in der inneren Stadt und weit in die Vorstädte hinaus wird in vorzüglichster Weise durch Pferdebahnen unterhalten, was in einem heissen Klima nicht zu unterschätzen ist. Mit Botafogo besteht eine besonders lebhafte Tramwayverbindung: Am Tage fahren die Wagen alle fünf Minuten, in grösseren Zwischenräumen auch die ganze Nacht hindurch; die Hinfahrt erfolgt durch die Rua do Cattete, die Rückfahrt der Bai entlang. Jeweilen gehen nach den Theatervorstellungen Trams nach allen Richtungen ab. — Die schon genannte Rua do Ouvidor ist eine der wenigen Strassen, welche nicht von der Pferdebahn befahren werden.

Die Gasbeleuchtung ist in Rio trefflich, und überraschte es mich, zu sehen, wie weit sie sich ausserhalb der Stadt ausdehnt.

Die Rua do Cattete und die Praia de Botafogo sind mit palastähnlichen Wohnsitzen und Villen (Chacaras) dicht besetzt; durch Schönheit und Eleganz zeichnet sich der Palast des Barons von Nova Friburgo aus.

Rio liegt auf hügeligem Terrain. Die Hügel (Morros) enthalten zahlreiche Landhäuser. Einer der besten Punkte, um die Aussicht auf die Stadt zu geniessen, ist der Morro de Santa Thereza, auf welchen eine Drahtseilbahn führt. Zwischen ihm und dem Morro de S. Antonio zieht sich die berühmte Wasserleitung von Rio hin.

Die bedeutendsten Plätze Rio's sind:

1) Praça de Dom Pedro II. am Quai, mit dem kaiserlichen Palast, der Markthalle, der Igreja do Carmo (Igreja = Kirche) und anderen Bauten;

2) Largo de S. Francisco de Paula, mit gleichnamiger Kirche;

3) Praça da Constituição (früher Largo do Rocio genannt), mit Gartenanlage, worin die Statue von Dom Pedro I. steht;

4) Largo da Carioca, mit einem schönen Brunnen;

5) Praça da Acclamação (früher Campo de Sant'Anna genannt), der grösste Platz der Stadt. Es münden vier von der Rua Primeiro de Março ausgehende Strassen des Geschäftsviertels (Rua de São Pedro, Rua do General Camara, Rua da Alfandega, Rua do Hospicio) daselbst ein. Auf dem Platz befindet sich der Bahnhof der Dom Pedro II. Eisenbahn.

Rio besitzt mehrere Theater, wovon das Theatro de D. Pedro II. (Oper) auf dem Largo da Carioca und das Theatro de S. Pedro de Alcantara (Schauspiel) auf der Praça da Constituição die wichtigsten sind. In ersterem sah ich den „Barbier von Sevilla" und den „Guarany",

gegeben von einer italienischen Operngesellschaft; in letzterem wohnte ich einer portugiesischen Vorstellung des „Tour du Monde en 80 jours“ bei. Ich erwähne noch den Circus, wo die Truppe Cotrelly auftrat, die ich einige Jahre zuvor in Hâvre gesehen hatte, den Skating-Rink, das Theatro-Cassino. An Unterhaltung fehlt es in Rio nicht.

Dem Fremden wird die Menge von Caféhäusern auffallen, welche den ganzen Tag bis spät in die Nacht offen und gewöhnlich mit Besuchern überfüllt sind. Für fünf Vintens oder 100 Reis (ca. 25 Centimes) wird eine Tasse guten ächten Rio-Kaffee's ausgeschenkt. Der Kaffee ist überall vorzüglich. Wie die Bayern im Biertrinken Unglaubliches leisten, so die Fluminenser im Kaffeegenuss. Dabei werden Stadtneuigkeiten verhandelt und Geschäfte abgeschlossen. (Mit dem Wort Fluminense wird Alles bezeichnet, was auf Rio irgendwie Bezug hat.)

Die besseren Hôtels und Restaurants sind von Ausländern, meist Franzosen, gehalten. In einem Gasthof in der inneren Stadt zu wohnen, ist nicht besonders angenehm und blos während der kühlen Jahreszeit (Mai bis October) zu empfehlen; sonst thut man wohl daran, aus der dumpfen, ungesunden Stadtluft heraus in eine der Vorstädte zu ziehen und sich in der Gloria oder in der Rua do Cattete auf dem Wege nach Botafogo oder in Botafogo selbst einzuquartieren. Ueberallhin laufen Tramways.

In den Gasthöfen, z. B. im Hôtel dos Estrangeiros, woselbst ich logirte, oder im Hôtel d'Angleterre an der Praia de Botafogo oder in Carson's Hôtel (englisches Boarding-house) an der Rua do Cattete bezahlt man für Zimmer und Kost (incl. Wein) 5—6 Milreis ($) per Tag (1 $ = ca. 2½ Fr.).

Die Küche ist meistens französisch. In den Restaurants beträgt der Pensionspreis (incl. Wein): 60—80 $ per Monat. Zimmermiethe (mit Mobiliar): 35—45 $ per Monat. Französischer Wein kostet 1 $ 500 bis 2 $ die Flasche. Der portugiesische Wein ist billiger. Champagner wird à 8—10 $ per Flasche verkauft.

Bier ist ein theurer Artikel. Ausländisches Bier (deutsches, norwegisches, dänisches) kostet 1 $ (also ca. 2½ Fr.!) die Flasche. Es wird auch in Rio Bier (Cerveja nacional) gebraut; dieses kommt natürlich viel billiger zu stehen (300—400 Reis = ca. 75 Cts. — 1 Fr. die Flasche), ist aber auch entsprechend schlechter als das europäische Bier und wird in grösserem Maass von den Einheimischen als von den Fremden consumirt.

Im Passeio publico, einer öffentlichen Spazieranlage neben dem Caes da Gloria, finden an einigen Abenden der Woche Concerte statt. Der Hauptreiz des Gartens ist die Terrasse mit Aussicht auf's Meer.

Die Umgebungen Rio's bieten Gelegenheit zu vielen Ausflügen. In erster Linie erwähne ich den Botanischen Garten (Jardim Botanico), der in fünf Viertelstunden mit der Pferdebahn von der Rua de Gonçalves Dias aus zu erreichen ist. Vom Centrum der Stadt bis dorthin beträgt die Entfernung etwa 13 Km.

Der Botanische Garten liegt am Fuss des Corcovado-Berges; den Hauptanziehungspunkt des Gartens bilden zwei prachtvolle Palmenalleen, welche vom Hauptthor aus laufen und deren Bäume wohl 100 Fuss hoch sind. Zahlreiche, mit anderen Palmenarten, Mangosbäumen, Jacas (Brodfruchtbäumen) etc. bepflanzte Alleen erregen ausserdem mit Recht die Bewunderung des Besuchers.

Ich war erfreut, in Rio mehrere Basler zu treffen, darunter Herrn . . . . . ., mit dem ich ein Jahr in Pernambuco zugebracht hatte. . . . . . . war erst seit einigen Monaten in Rio und wohnte ausserhalb der Stadt, in Andarahy (1 Stunde Tramwayfahrt), wo ich ihn mehrmals besuchte. Auf der Route von der Stadt nach Andarahy erblickt man das auf mässiger Anhöhe gelegene kaiserliche Schloss von São Christovão.

Andarahy liegt am Eingang des 600 M. hohen, landschaftlich schönen Bergthales von Tijuca, welches ein stark besuchter Sommer- und Erholungs-Aufenthalt ist. Mehrere gute Hôtels (Moreau, Jourdain, White) befinden sich in Tijuca.

Mit Freund . . . . . . unternahm ich die Besteigung des Corcovado (715 M.). Zu diesem Zwecke fuhren wir nach Larangeiras, einer der Vorstädte Rio's, Ausgangspunkt für die Partie. Nach zweistündiger Wanderung auf gut gebahntem, theilweise durch herrliche schattige Waldungen führenden Pfad gelangten wir ohne Anstrengung (man kann fast ganz hinaufreiten!) auf den Gipfel, von welchem aus man eine prächtige Aussicht auf Stadt, Bai und auf die in der Ferne emporragenden Gipfel des Orgelgebirges geniesst. Weit und breit in der Umgebung von Rio findet sich wohl kein schöneres Panorama als dieses, welches sich von der Corcovado-Spitze aus entfaltet. Der Berg hat, ausgenommen auf der Seite, an welcher der ebenbeschriebene Weg hinaufführt, einen schroffen, senkrechten Absturz. Der Gipfel ist deshalb von einer steinernen Brüstung umgrenzt, so dass man in aller Ruhe und Sicherheit die Aussicht betrachten kann. — Eine Eisenbahn nach dem System der Rigibahn soll gegenwärtig (1883) von Ingenieur Riggenbach auf den Corcovado gebaut werden.

Den 14. October Nachmittags fuhr ich mit dem täglich abgehenden kleinen Dampfer auf die andere Seite der Bai hinüber, in der Absicht, Petropolis zu besuchen. Zwei Tage sind für die Excursion erforderlich, da der Dampfer jeweilen erst am Nachmittag Rio verlässt. Auf dieser Fahrt passirt man mehrere Inseln; die grösste derselben ist die Ilha do Governador, welche eine bedeutende Ausdehnung hat und bewohnt ist. Sehr schön nehmen sich die kleinen Inselchen aus, welche oft üppig bewachsen, oft nur mit einigen Palmen besetzt sind. Nach anderthalbstündiger Fahrt kommt man in Mauá an, wo die dampfende Locomotive der Reisenden harrt, um sie in circa einer halben Stunde durch ebenes, zum Theil sumpfiges Land nach Raiz da Serra zu führen, welches am Fusse der Serra da Estrella, eines Ausläufers des Orgelgebirges, liegt. Dort wird der Postwagen bestiegen, und nun geht es in raschem Tempo zwei Stunden lang auf der breiten, zu beiden Seiten von Wald begrenzten Strasse, den Berg hinauf nach Petropolis.

Petropolis, die Sommerresidenz des Kaisers von Brasilien, war früher eine deutsche Colonie, ist jetzt aber ein kleiner, unbedeutender Ort. Das Flüsschen Piabanha durchströmt die Hauptstrasse des gänzlich von Bergen umschlossenen Städtchens. Ein prachtvoller Park umgibt den Sommerpalast von D. Pedro II.

Im Sommer, wenn der Hof in Petropolis residirt und die vornehme Welt Rio's, vor dem gelben Fieber flüchtend, sich daselbst aufhält, herrscht reges Leben. Der Unterschied der Temperatur von Petropolis (welches 1000 M. hoch liegt) und von Rio ist sehr fühlbar; am Morgen bei der Rückfahrt spürte ich dies lebhaft.

Seit dem Jahre 1882 ist die Eisenbahn bis nach Petropolis vollendet und im Betrieb.

Eines Tages fuhr ich per Ferry-Boot nach dem auf dem jenseitigen (östlichen) Ufer der Bai gelegenen Nictheroy (Provinzialhauptstadt) und von dort mit der Pferdebahn dem Meer entlang nach Praia Grande und Santa Rosa.

Auf der D. Pedro II. Eisenbahn (Staatsbahn) machte ich die Fahrt bis Cascadura (50 Minuten).

Die Stationen sind:

1) S. Christovão,
2) S. Francisco Xavier,
3) Riachuelo,
4) Engenho Novo,
5) Todos os Santos,
6) Engenho de Dentro,
7) Piedade,
8) Cascadura.

Auf der Rückfahrt stieg ich in Station Engenho Novo aus und fuhr mit der Pferdebahn nach Villa Isabel, woselbst ich das Landhaus zweier schweizerischer Bekannten besichtigte.

Die kurze Zeit, die ich in Rio verbrachte, gab mir keine Gelegenheit, die geschäftlichen Verhältnisse des Platzes näher kennen zu lernen, und bleibt mir demnach nur Weniges darüber zu sagen. Es sind verschiedene bedeutende Schweizerhäuser, die hauptsächlich Import europäischer Artikel (Manufacturwaaren etc.) betreiben, hier ansässig. Jedes Haus hat einen „Despachante" d. h. Verzoller (Brasilianer), welcher sich mit der zollamtlichen Abfertigung der einkommenden Waaren befasst. Bei den Verkäufen müssen Credite auf 9 Monate bis 1 Jahr eingeräumt werden.

Die Einfuhr von Bijouterie und Luxuswaaren ist eine enorme. Die reichsten Juwelierläden sind in der Rua dos Ourives.

Das Exportgeschäft (Hauptausfuhrartikel ist der Kaffee) liegt grösstentheils in den Händen der Engländer und Deutschen.

Die wichtigsten Banken sind: Banco do Brazil, Banco Commercial, Banco Nacional, Banco Rural e Hypothecario, die beiden englischen Banken: English Bank of Rio de Janeiro Ltd. und New London and Brazilian Bank Ltd.

In den Geschäften wird stramm gearbeitet von 8½ Uhr Morgens bis 5 Uhr Abends ohne grössere Unterbrechung, als eine halbe Stunde zum Lunch. Siesta wird keine gehalten. Am lebhaftesten geht es in den Sommermonaten (November-April) zu, resp. während der Kaffeeernte, und die „Mail“ nach Europa gibt oft bis spät in die Nacht zu thun.

Welch' ein geplagtes Leben ein Caixeiro (Angestellter) bei einem portugiesischen Lojista (Detailhändler) hat, davon macht sich unsereiner keinen Begriff: am Morgen muss er der erste im Magazin sein, muss das Local scheuern, die Waaren ordnen etc.; den ganzen Tag hat er vollauf zu thun, kommt erst spät zur Ruhe, kriegt wenig Lohn und schmale Kost. Wahrlich kein beneidenswerthes Loos!

Die europäischen Handelshäuser haben meist europäisches Personal und blos einen oder zwei brasilianische Angestellte, welche, von Kind auf mit Platz und Leuten durchaus bekannt, ganz unentbehrlich sind — soll das Geschäft richtig gehen. In Bezug auf die Nationalität herrscht eine ziemliche Ausschliesslichkeit: so arbeiten z. B. in englischen Häusern nur Engländer, in schweizerischen Schweizer, in deutschen Deutsche u. s. f. Zwischen Chefs und Untergebenen besteht ein freund-

schaftliches, ja herzliches Verhältniss in und ausser dem Geschäft, man hilft und unterstützt sich gegenseitig bei der Arbeit und wohnt in der Regel mit einander unter dem gleichen Dach. Die Sitte, gemeinschaftliche Haushaltung zu führen, ist zwar in Rio nicht so verbreitet wie in Pernambuco und namentlich in Bahia; man isst in irgend einem Restaurant in der Stadt und fährt Abends zum Uebernachten nach der Chacara (Landhaus) hinaus.

Die jungen Leute, welche in Europa von einem Handelshaus in Brasilien engagirt werden, haben sich gewöhnlich auf mindestens drei, oft auch auf fünf Jahre contractlich zu binden. Was so Viele anspornt, ihr Glück im fernen Brasilien zu suchen, ist natürlich in erster Linie der Gedanke und die Hoffnung, möglichst rasch ein Vermögen zu erwerben und hernach in die Heimath zurückzukehren; ferner der Umstand, dass die Salarien höher sind als in Europa, dagegen ist der Unterhalt auch theurer! und ferner, dass Aussicht vorhanden ist, in einem überseeischen Geschäfte schneller zu avanciren. Doch an denjenigen, der mit dem festen Vorsatz hinüberkommt, seine kaufmännische Carrière zu machen, treten zwei Haupterfordernisse heran:

1) Er muss jung sein. Alsdann wird er mit weniger Mühe sich bald und tüchtig einarbeiten, er wird sich schneller in die neuen Verhältnisse finden und einleben können, er wird endlich sich leichter acclimatisiren, als ein Mann, der schon in reiferem Alter steht;

2) muss er mit Geduld und Ausdauer gewappnet sein, denn die schönen Tage von Aranjuez, da Einer nach relativ kurzer Zeit goldbeladen heimkehrte, sind momentan für Brasilien vorbei. Ich weiss von Leuten, die fünf bis

acht Jahre nacheinander an ihrem Posten ausharren mussten, bevor sie auch nur eine Erholungsreise nach Europa antreten, geschweige denn, dass sie schon daran denken konnten, sich von den Geschäften zurückzuziehen.

Diese Bemerkungen beziehen sich ebenfalls auf Pernambuco, Bahia etc.

Die Schweizer sind in Rio zahlreich vertreten und haben ihren Cercle in der Rua dos Ourives. Ich war dort eingeführt und ging öfters hin. Besonders an den Samstagabenden herrscht ein gemüthliches Leben im Clublocale.

Rio de Janeiro (Sternwarte: 22° 54′ 24″ südl. Breite und 43° 10′ 21″ westl. Länge von Greenwich) hat eine mittlere Jahrestemperatur von 18,5° R.

Mittlere	Temperatur	des	Winters	= 16,2° R.
„	„	„	Frühlings	= 18° R.
„	„	„	Sommers	= 20,9° R.
„	„	„	Herbstes	= 18,9° R.
„	„	„	wärmsten Monats (Januar)	= 21,4° R.
„	„	„	kühlsten Monats (Juli)	= 15,7° R.

Die heisse Zeit (Sommer) dauert von November bis April, die kühle Zeit von Mai bis October. Letztere ist die angenehmste und gesundeste Saison in Rio; die Morgen und Nächte sind alsdann köstlich frisch, und nach den heissen Sommermonaten athmet Alles neu auf. An höher gelegenen Orten in der Umgebung der Stadt soll das Thermometer im Winter zuweilen auf 6° R. sinken; in der Stadt selbst am Meer bleibt die Temperatur höher. Die Regenzeit fällt in die Monate October bis April und ist mit drückender Schwüle und heftigen Gewittern verbunden. Den höchsten Grad erreicht die Hitze in den Monaten Januar bis März; der Aufenthalt in der Hafenstadt

wird fast unerträglich und lernt man da erst recht die wohlthätige Einrichtung der Pferdebahnen schätzen, die Einen möglichst rasch in eine bessere Luft versetzen. Die Nächte (Temp. 23—25°) sind kaum kühler als die Tage. Herr . . . . , der längere Zeit in Pernambuco gelebt hatte, äusserte, der Sommer in Rio sei eine wahre Pein, man komme vor Hitze Nachts zu keiner ordentlichen Ruhe; er lobe sich dagegen das pernambucanische Klima.

Das gelbe Fieber (Febre amarella) tritt in Rio jeden Sommer mehr oder weniger auf, und es kommen eigentlich das ganze Jahr hindurch Fälle vor, d. h. die Krankheit ist endemisch. Starke Gelbfieberepidemien wütheten in den Jahren 1860, 1873, 1878, 1880. Die gefürchtete Fieberzeit, welche namentlich den neu ankommenden Europäern, wie auch den aus dem Innern kommenden Brasilianern gefährlich wird, ist von Februar bis April. Gewöhnlich beginnt die Krankheit unter der Mannschaft der im Hafen vor Anker liegenden Schiffe und wird so in die Stadt eingeschleppt. Die Passagiere der um jene Periode auslaufenden Dampfer (mit „patente brutte“) haben bei Ankunft in Lissabon oder Bordeaux (in Southampton nicht) eine gelinde Quarantäne zu bestehen; dagegen herrscht von December bis April seitens Montevideo und Buenos-Ayres äusserst strenge Quarantäne gegen Rio.

Langjährig in Rio ansässige Schweizer sagten mir, es verhalte sich mit dem gelben Fieber ähnlich wie bei uns mit den Masern: „man müsse es einmal durchmachen.“ In der That ist die Zahl der während eines langen Rio-Aufenthaltes von der Febre amarella verschont Gebliebenen eine kleine. Glücklicherweise aber kann die Krankheit, ausgenommen in Epidemiezeit, bei sofortiger rationeller Behandlung durch einen tüchtigen

Arzt in den meisten Fällen erfolgreich bekämpft werden. Eine unheimliche Krankheit ist und bleibt sie, 1) weil, wie gesagt, Niemand dagegen gefeit ist, resp. selbst acclimatisirte Europäer von ihr ergriffen werden (die Krankheit nimmt zwar dann selten einen tödtlichen Verlauf) und 2) weil die Gelbfieberanfälle sich bei ein und derselben Person mehrmals wiederholen können. Verschiedene andere Fieberkrankheiten (Febre intermittente, Febre perniciosa, Febre biliosa etc.), Unterleibsleiden, Dysenterie, Pocken, Lungenschwindsucht und Tuberculose (häufig unter der farbigen Bevölkerung) treten auf; ich will aber nicht länger bei diesem unerquicklichen Capitel, der Schattenseite des schönen Rio, verweilen, sondern nur noch bemerken, dass es unter den Tropen geboten ist, dem kleinsten Unwohlsein gleich bei Beginn energisch zu steuern, sofort einen Arzt zu rufen und womöglich selbst bis dahin die ersten zu Gebote stehenden Mittel („Purgativos“) zu benutzen. Man ist unter den Tropen nicht „unwohl“, sondern man ist entweder gesund oder krank. Der Uebergang vom Stadium der Unpässlichkeit zu demjenigen der Krankheit ist ein plötzlicher und bei Vernachlässigung des erstern kann sich leicht und rasch eine ernstliche Krankheit entwickeln, welche also im Keime erstickt werden muss. Doch wenn der Patient, z. B. ein Gelbfieberkranker einmal die Krisis überstanden hat, dann schreitet auch die Genesung in der Regel sehr rasch voran, viel rascher als in der gemässigten Zone.

In Brasilien spielt das Befinden immer die erste Rolle in den Gesprächen: man begrüsst sich jeweilen mit den Worten: „Como passou?“ („Wie ist es gegangen?“), „Como vai?“ („Wie geht es?“)

II. Von Rio de Janeiro nach Pará.

Bahia. — Die Farbigen. — Maceió. — Pernambuco. — Zucker und Baumwolle. — Parahyba. — Rio Grande do Norte. — Ceará. — Die „Secca". — Maranhão. — Pará. — Handel und Wandel. — Das Nazareth-Fest. — Klima und Krankheiten. — Dampferverkehr.

Den 22. October verliess ich Rio de Janeiro und schiffte mich an Bord des brasilianischen Dampfers „Bahia" nach Pará ein, um von dort den Amazonenstrom hinauf zu fahren. Der „Bahia", ein schöner neuer Schraubendampfer, gehört der „Companhia brazileira de navegação a vapor" und befährt die ganze Küste von Rio de Janeiro bis Pará. Die Cajüten erster Classe befinden sich sämmtlich auf Deck, ebenso der Salon, was auf einer heissen Fahrt, wie die von Rio bis Pará ist, wesentlich zur Annehmlichkeit der Reisenden beiträgt; dagegen befindet sich der Speisesaal unten. Zwei Treppen führen vom Deck hinauf auf's Oberdeck, wo man sich nach Belieben frei ergehen kann. Die Passagiere, etwa dreissig an der Zahl, waren Brasilianer, ausgenommen ein blonder Däne, der in ein Handelshaus nach Pernambuco ging und ich. Nachdem wir das etwa 100 Km. von Rio de Janeiro entfernte Cabo Frio am Abend des 22. passirt, hatten wir hohe See und demzufolge starkes Roulis (Schwanken), zum nicht geringen Entsetzen der Damen, welche durch die unerbittliche Seekrankheit an die Cabine gefesselt waren. Ueberdies durch Gegenwind zurückgehalten, langten wir

statt nach der üblichen Fahrzeit von 72 Stunden (ab Rio gerechnet) erst nach einer solchen von 92 Stunden, am Morgen des 26. in Bahia an. Ich eilte so bald als thunlich an's Land, um die kostbare aber kurze Zeit zur Besichtigung der Stadt recht auszunützen und wurde in meinem Vorhaben bestens unterstützt durch Freunde, welche ich schon auf der Hinreise, einige Wochen zuvor, gesehen hatte.

Bahia oder São Salvador hat eine Bevölkerung von ca. 130,000 Einwohnern. Die Stadt liegt höchst malerisch an der Bahia de Todos os Santos (Allerheiligenbai) und besteht aus zwei wesentlich verschiedenen Theilen: der Cidade baixa (Unterstadt) und der Cidade alta (Oberstadt). Von allen brasilianischen Küstenstädten kann sich Bahia bezüglich schöner Lage dreist in erste Linie nach Rio stellen. Ja, aber nur deshalb, denn wenn man voller Freude, die Wunder des Panorama's, welches man vom Bord des Dampfers aus genossen, näher in Augenschein zu nehmen, in der Cidade baixa an's Land steigt, so kommt Einem unwillkürlich der Satz in den Sinn: „Aussen fix und innen nix“ ... Die Unterstadt enthält den Hafen, das Geschäftsviertel mit den Contoren, Waarenmagazinen (Trapiches), Läden, den Markt, die Börse; an öffentlichen Gebäuden das Zollhaus, die Post, die Polizei, das Arsenal de marinha u. a. Die Rua nova do Commercio ist die einzige gut gepflasterte und breite Strasse, sonst sind in diesem Stadttheil lauter enge, schlecht oder gar nicht gepflasterte Strassen und Gässchen, welchen Gerüche entströmen, die ich aus Rücksicht für empfindliche Nasen lieber nicht näher definiren will. Was Wunder auch, wenn unter solchen Umständen Alles sofort nach Bureauschluss (6 Uhr Abends) diesem heissen ungemüthlichen Nest

enteilt, hinauf in die Cidade alta, und kaum ein weisses Gesicht sich in den sonst während der Geschäftsstunden stark belebten Strassen blicken lässt. Ausser einigen portugiesischen Lojistas (Kleinhändlern) und Brasilianern der ärmern Classe wohnen ausschliesslich Farbige (Neger und Mulatten) in der Unterstadt.

Mit ihren, an steilen und von üppigster Vegetation strotzenden Abhängen (Ladeiras gen.) gelegenen Häusern nimmt sich die Cidade alta sehr hübsch aus. Seit einigen Jahren führt ein hydraulischer Aufzug (Elevator hydraulico), der ähnlich wie ein Hôtel-Lift construirt ist, innert 4 Minuten die 150 Fuss von der Unter- in die Oberstadt hinauf, wodurch der anstrengende Umweg die furchtbar steilen Ladeiras hinan vermieden wird. Doch trotz dieser bequemen Einrichtung und Zeitersparniss lassen sich stets noch manche Brasilianer, besonders Damen, der alten Sitte getreu bleibend, in ihrer Cadeira (Palankin) durch zwei Schwarze den Berg hinauftragen.

In der Oberstadt befinden sich der Präsidentenpalast, das Theater, die Wohnungen der reichen Kaufleute, zum Theil sehr schöne Villen, mehrere Hôtels und der Passeio publico (öffentliche Gartenanlage).

Sowohl in der Unter- als in der Oberstadt besteht Tramwayverkehr. Als von Interesse erwähne ich, dass eine Drahtseilbahn von der Ladeira da Graça nach der Barra bis an's Meer hinunterführt.

Wenn man in Bahia an's Land tritt, glaubt man sich wirklich nach Afrika versetzt, so zahlreich sind die Neger hier vertreten und das in allen möglichen Schattirungen. Es sind grösstentheils kräftige, wohlgebaute Gestalten, besonders diejenigen, welche seiner Zeit als Sclaven von Afrika herüberkamen. In Brasilien — sonst nirgends

mehr in Amerika — herrscht bekanntlich noch Sclaverei. Seit dem Sclavenemancipationsgesetz vom 1. September 1871 aber ist jeder nach diesem Datum geborene Neger frei. Die Sclaven können sich mit einer bestimmten Geldsumme loskaufen, welche von der sogen. Taxationscommission bestimmt wird. Das Geld wird häufig durch Subscriptionen aufgebracht.

Einige Notizen über die farbige Bevölkerung mögen hier folgen:

Mit dem Wort Preto wird ein Neger im Allgemeinen, mit Creoulo ein in Brasilien geborener Neger bezeichnet, im Gegensatz zum Afrikaner-Neger, der in Afrika geboren und nach Brasilien eingewandert ist. Unter den Afrikaner-Negern unterscheiden sich wiederum:

1. Negros da costa;
2. Negros de Mozambique;
3. Mina-Neger;
4. Angola- und Congo-Neger.

Die Afrikaner-Neger in Bahia halten streng an ihren alten Gebräuchen und bilden eine besondere Classe unter sich, gänzlich abgesondert von den Brasil-Negern, den sogen. Cantão, welcher unter Aufsicht eines Capitão steht. Die dem Cantão angehörenden Neger haben sich den Vorschriften desselben, die vom Capitão eingesetzt sind, stricte zu unterziehen. Der Cantão führt eine Kasse und hilft den ihm angehörenden Sclaven durch Geldvorschüsse zu ihrer Befreiung nach. Wenn der Capitão stirbt, so bleibt der Cantão ein ganzes Jahr ohne Capitão; der dem Verstorbenen im Alter Nächstfolgende übernimmt die Leitung des Cantão und wird, falls man mit ihm befriedigt ist, nach Verlauf dieser Periode zum Capitão erwählt und im Triumph auf einem Fass in der Stadt herumgetragen.

Die Männer verdienen ihren Unterhalt durch Lasttragen, sogen. Caminhos (Ausgänge), sie sind Ganhadores d. h. versehen ähnliche Dienste wie bei uns die Packträger. Sie dienen gewissermaassen freiwillig ein und demselben Geschäftshaus, ein und derselben Loja (Laden), harren, auf einer Bank vor dem Hause sitzend, dass man sie zu einem Caminho rufe und verbringen ihre freie Zeit mit Hutflechten und andern kleinen Arbeiten. Ausser Sonntags gehen sie immer nur in Hemd und Hose gekleidet, tragen als Kopfbedeckung eine Zipfelmütze oder einen alten Filzhut. Wenn sie zu einem Caminho aufgefordert werden, so darf nur der vom Capitão Bezeichnete den Caminho annehmen, was der Reihe nach geht; andernfalls werden Strafen auferlegt, indem der Schuldige während einiger Tage gar keine Caminhos machen darf und also ohne Verdienst bleibt. Diebstahl wird strenge bestraft.

Bei der Abreise von Schwarzen nach Afrika finden grosse Festlichkeiten statt mit Musik, Gesang und Tanz. Die Neger ziehen mit Weib und Kind durch die Stadt und geben ihren abreisenden Freunden das Geleite bis zum Schiff, welches dieselben in ihr Heimathland zurückführen soll.

Diese afrikanischen Gebräuche existiren nur in Bahia, nicht in den übrigen brasilianischen Städten. In Bahia versehen ausschliesslich Afrikaner-Neger Ganhadores-Dienste, in Pernambuco etc. aber auch die Brasil-Neger und Mulatten.

Die Afrikanerinnen in Bahia und in Pernambuco tragen einen weissen oder weiss und farbigen Turban, einen Rock von Chita (Indienne), gewöhnlich von grellen Farben, roth, blau, gelb oder grün mit groben Dessins, Sonntags oft einen Mousselineanzug. Ein bunter Shawl hängt lose über ihre Schultern herab. Sie treiben grossen

Aufwand in Gold- und Korallenschmuck, welcher fast stets ächt ist. Vorzüglich bei den Bahia-Negerinnen beliebt sind die Saias (Anzüge) von dunkelblauer Chita mit kleinen gelben Objects, welcher Genre Prints unter dem Namen „Yaya de ouro“ verkauft wird.

Die Mulatten, welche in Bahia nicht so zahlreich sind als in Pernambuco und Pará, werden in Brasilien Pardos oder Mulatos genannt; mit dem Ausdruck Moleque wird ein Mulattenjunge bezeichnet, welcher kleine Dienstleistungen im Hause versieht. Caboclos sind die von den Indianern abstammenden Mischlinge.

Unter den Exportartikeln Bahia's nehmen Zucker und Tabak den ersten Rang ein, auch Kaffee wird gebaut. Die Bahia-Cigarre ist nicht nur im Lande selbst, sondern auch in Europa sehr geschätzt. Eine grosse Cigarrenfabrik ist die von J. F. de Simas.

Ich fuhr mit der Pferdebahn der Bai entlang nach der berühmten Kirche Bomfim, einem Wallfahrtsort, besichtigte dort den Reliquiensaal und besuchte hernach die „Unhão,“ eine grosse Schnupftabakfabrik.

Am Abend des 26. Octobers setzten wir die Reise fort und ankerten am Morgen des 28. auf der Rhede von Maceió. Maceió, die Hauptstadt der Provinz Alagoas, ist ein unansehnlicher, kleiner Ort; er bietet rein nichts Sehenswerthes und hat einzig Wichtigkeit als Exportplatz von Baumwolle, Zucker und Häuten. Die Ausländer liefern ein schwaches Contingent; meines Wissens ist nur ein deutsches Haus, zugleich deutsches Vice-Consulat, hier. Mit Europa hat Maceió monatlich eine directe Postverbindung und zwar durch den am 24. jeden Monats von Southampton abgehenden Dampfer der Royal Mail Steam Packet Company.

Am 29. Morgens liefen wir in Pernambuco ein. Die Nachricht, dass der Dampfer erst am Abend des nächsten Tages weiterfahren sollte, war mir sehr willkommen. So verbrachte ich mit den alten Bekannten noch einige fröhliche Stunden in dem mir lieb und werth gewordenen Pernambuco, von dem ich nun gänzlich scheiden sollte.

Pernambuco, officiell Recife genannt, liegt im Gegensatz zu Bahia ganz flach. Die Stadt besteht aus vier Theilen oder Bairros:

1. Dem Recife, Hafen- und Handelsviertel auf einer Halbinsel.
2. S. Antonio } auf einer Insel;
3. S. José }
4. Boa Vista (Festland).

Die Bevölkerung von Pernambuco beträgt laut Census 1872: 116,671 Einwohner, nach wohl ebenso beachtenswerther Aufnahme der Recife Drainage Company aber nur rund 110,000 Einwohner. Unter den Ausländern sind die Portugiesen und Engländer am zahlreichsten vertreten, dann folgen die Schweizer und Deutschen. Es gibt einige englische Boardinghäuser.

Den Namen „Recife“, d. h. Riff, hat die Stadt dadurch erhalten, weil sich zwischen derselben und dem offenen Meer eine meilenlange Reihe von Riffen hinzieht, welche sich auf grosse Entfernung, nach Norden bis Rio Grande do Norte, nach Süden bis gegen Maceió der Küste entlang erstrecken und zur Zeit der Ebbe blossliegen. Die grossen Dampfer müssen deshalb in Pernambuco auf der Rhede, in Entfernung von 30—40 Minuten Bootfahrt vom Quai, vor Anker bleiben. Der eigentliche Hafen zwischen Riff und Festland kann nur die brasilianischen Küstendampfer, wie z. B. den „Bahia“, sowie

kleinere europäische Frachtdampfer aufnehmen. Am Eingang des Hafens erhebt sich ein alter, von den Holländern erbauter Thurm, Forte Picão genannt.

In Folge des Riffes ist die See in Pernambuco in der Regel unruhig, und zumal bei schlechtem Wetter während der Wintermonate (April bis Juli) gestalten sich Ein- und Ausschiffen auf der Rhede sowohl, als die Fahrt selbst durch die an den Felsen tobende Brandung, ganz bedenklich; zuweilen muss geradewegs darauf verzichtet werden. Wenn nun auch die Taxe von 15 Milreis (ca. $37 \frac{1}{2}$ Franken) für die halbstündige Bootfahrt vom Dampfer an den Quai oder vice-versa Einem anfänglich abnorm hoch erscheint, so darf nicht ausser Betracht gelassen werden, wie sauer und unter welchen Gefahren die 6—8 Ruderer (6 sind die reguläre Bemannung der Boote) ihren Lebensunterhalt verdienen müssen!

Die Rua do Bom Jesus und die Rua do Marquez de Olinda, in welchen sich lauter Bureaux, Magazine und Lojas (Läden) befinden, sind die Hauptstrassen des Recife; sie sind eng und die Häuser darin hoch. Von öffentlichen Gebäuden sind im Recife: das Zollhaus (Alfandega), das Arsenal de marinha, auf dem Quai die beiden Gasthöfe Hôtel de l'Europe und Hôtel de l'Univers, das schöne Gebäude der Associação commercial beneficente, drei Banken, Telegraphenbureaux etc.

Eine Brücke, Ponte 7 de Setembro, verbindet das Recife mit S. Antonio und S. José, welche auf einer nördlich vom Beberibe-, südlich vom Capibaribe-Fluss und östlich vom Meer begrenzten Insel liegen. S. Antonio enthält die hauptsächlichen Lojas, den Präsidentenpalast, die Post, den Marktplatz, das Gabinete portuguez de leitura (Lesegesellschaft), die Camara municipal, das neue Theater

Sa. Isabel, den Jardim publico (öffentlicher Garten), im Süden die kleine Festung von Cinco Pontas u. A. Die schönste Strasse von S. Antonio, wie von der Stadt überhaupt, ist die breite Rua do Imperador. Mit S. Antonio hängen die Quartiere Afogados und Cinco Pontas zusammen, welche überwiegend von Farbigen bewohnt sind.

Von S. Antonio führen zwei Brücken, Ponte da Boa Vista und Ponte de Sta. Isabel, nach dem auf dem Festland liegenden Boa Vista. Dieses ist der neueste und schönste Theil von Pernambuco. In Boa Vista liegen die von Gärten umgebenen Wohnhäuser (Sitios) der europäischen und brasilianischen Kaufleute. Die Vegetation in den Gärten ist eine äusserst reiche. Zu Boa Vista gehören Passagem da Magdalena, Capunga, Torre, Sto. Amaro. Ich hatte mich seiner Zeit in einem im Passagem da Magdalena am Ufer des Capibaribe gelegenen Häuschen eingemiethet.

Seit dem Jahre 1871 besteht auch in Pernambuco ein lebhafter Tramwayverkehr nach allen Richtungen hin.

Mehrere Eisenbahnlinien vermitteln den Verkehr von Pernambuco mit Umgebung:

1. Die Eisenbahn von Recife nach dem Fluss São Francisco, welche bis Una (Distanz von Pernambuco 20 Leguas, Fahrzeit 4 Stunden) beendet ist und mit der von Bahia ausgehenden Linie einst — aber wann? — bei Joazeiro zusammentreffen soll; es ist die Hauptlinie der Provinz Pernambuco. Ich machte den Ausflug per Bahn nach Una im September 1877.

2. nach Caxangá,

3. „ Olinda,

4. „ Beberibe.

Die Umgebungen der Stadt, besonders die Eisenbahnlinie nach Caxangá, sind gleichfalls wie das Passagem da Magdalena mit Villen geschmückt. Hübsche und beliebte Ausflugspunkte sind das Städtchen Olinda (Bischofssitz), welches durch eine schmale sandige Landzunge mit dem Recife verbunden ist und der Seebäder wegen im Sommer stark besucht wird, ferner Beberibe und Caxangá. Letzterer Ort eignet sich vorzüglich als Aufenthalt für Fieberreconvalescenten.

Pernambuco exportirt hauptsächlich Zucker, Baumwolle und Häute. Das früher vielgenannte Fernambukholz spielt seit Erfindung der Anilinfarben im Handel keine grosse Rolle mehr. Importirt werden alle Arten europäischer Fabrikate, Lebensmittel etc. Die Zufuhren von Baumwolle aus dem Innern waren in den Jahren 1877 und 1878 infolge anhaltender Trockenheit gering und betrugen in der Periode vom 1. October 1877 bis 30. September 1878 blos 39,000 Ballen, während sie sich bei guten Ernten bis auf 300,000 Ballen belaufen.

Es gibt keine eigentlichen Baumwollplantagen in der Provinz Pernambuco, sondern im Innern baut jeder Matuto (Landbewohner) sein Baumwollfeld und transportirt die Waare zum Verkauf nach dem Recife; eine Maulthier- oder Pferdeladung beträgt 2 Ballen (Saccos) im Gewicht von zusammen circa 150 Ko. Da die Transportspesen wegen der schlechten Communicationen mit dem Innern (Alto Sertão) und gänzlichen Mangels an „guten Strassen“ sehr hoch sind (10—20 $000 per Ladung), und die Preise im Recife oft nicht im entsprechenden Verhältniss dazu stehen, so dass nicht nur der Profit Null ist, sondern die Matutos nicht einmal ihre Kosten herausschlagen, so kommt zeitweise gar keine Baumwolle herein, und die Leute warten

bessere Zeiten ab. Die Baumwollcultur in der Provinz Pernambuco hat sich auch in den Jahren 1877 und 1878, da diese ungünstigen Verhältnisse insbesondere infolge der herrschenden Dürre obwalteten, kolossal verringert, wie aus vorstehender Angabe ersichtlich ist. Die Leute vernachlässigten natürlich die Baumwollcultur, die ja nicht rentirte, und ein grosser Theil der ohnehin spärlichen Ernte ging durch die Dürre zu Grunde.

Die gepflückte Baumwolle wird von den Matutos im Sertão direct von dem Feld nach dem nächstliegenden Ort, wo sich Pressen und Egrenirmaschinen befinden, gebracht; dort wird sie in Ballen gepresst, die Qualitäten werden classirt und abgesondert. Im Recife wird alsdann die Waare an die Lojistas oder Prestarios verkauft, im Allgemeinen gegen Manufacturwaaren, nicht gegen baares Geld, und erst von diesen gelangt sie vermittelst der Corretores (Makler) an die Exporthäuser.

Die Zuckerernten werden in der Provinz Pernambuco zuweilen auf Jahre hinaus verkauft, da die Senhores de Engenho (Plantagenbesitzer) oft tief in Schulden stecken. Nur wenige Engenhos werden durch Dampf getrieben.

Im September 1877 besuchte ich das einem Franzosen gehörende Engenho Monchopo bei Iguarassú, vier Stunden von Pernambuco entfernt.

Der Zucker wird aus dem Innern durch Pferde in Sackladungen von circa 75 Ko. nach dem Recife gebracht, dort in Fässer umgeladen und verschifft, nach den übrigen brasilianischen Häfen sowohl, als nach Europa.

Eine reguläre Zuckerernte in Pernambuco ergibt 1 Million bis 1,200,000 Sack. (Periode wie bei der Baumwolle, vom 1. October bis 30. September gerechnet.)

Das Klima von Pernambuco ist heiss, aber gesund. Das gelbe Fieber ist seit 1872 nicht mehr epidemisch aufgetreten. Sezões (Wechselfieber) kommen hin und wieder vor, sind aber nicht gefährlich. Der Winter oder die Regenzeit dauert von April/Mai bis August, die trockene Zeit von September bis März. In den Jahren 1877 und 1878 trat die Regenzeit ungewöhnlich spät ein und war sehr schwach und von kurzer Dauer. Die Hitze wird im Sommer nie so stark und lästig wie in Rio de Janeiro, indem mehr Brise herrscht, und die Unterschiede zwischen Sommer- und Wintertemperatur sind in Pernambuco, das unter dem 8. Breitegrad liegt, viel geringer als in dem unter dem 23. Breitegrad gelegenen Rio. Gewitter sind selten; ich erlebte keines.

Während meines Aufenthaltes in Pernambuco habe ich auf unserem Landhaus im Passagem da Magdalena ein Jahr lang Temperaturbeobachtungen gemacht, welche für die Periode vom 1. Juli 1877 bis 30. Juni 1878 folgende Resultate ergaben:

Mittlere Monatstemperaturen.

1877	Juli	18,1°	R.
	August . . .	18,7°	„
	September . .	19,2°	„
	October . . .	19,8°	„
	November . .	20,6°	„
	December . .	21,0°	„
1878	Januar . . .	21,6°	„
	Februar . . .	21,6°	„
	März	21,7°	„
	April	21,0°	„
	Mai	20,3°	„
	Juni	18,8°	„

Mittlere Jahrestemperatur von 1877/1878 = 20,2° R.
Temperatur-Minimum (unmittelbar vor Sonnenaufgang) . . . . 15° „
Temperatur-Maximum . . . . 26° „

Am Abend des 30. October war ich wieder an Bord des „Bahia", welcher um 7 Uhr aus dem Hafen von Pernambuco segelte. Es hatten sich etliche parahybanische Kaufleute eingeschifft; alle Cabinen waren besetzt.

Zwölf Stunden nachdem wir Pernambuco verlassen, langten wir vor Parahyba an. Ueber diese Stadt kann ich nichts berichten, da der Dampfer auf volle 1½ Stunden Bootfahrtdistanz im Parahybaflusse vor Anker blieb und es sich nicht der Mühe gelohnt hätte, die lange Fahrt zu machen, weil die Stadt durchaus kein anderes als geschäftliches Interesse bietet. Die Ufer des Parahyba sind mit Cocospalmen und Fischerhütten besetzt.

Am Morgen des 1. November hielten wir bei sehr bewegter See auf der Barra (Rhede) von Rio Grande do Norte oder Natal. Der Hafen von Rio Grande ist schlecht, die Zufahrt gefährlich und nur für kleine Dampfer practicabel. Die Dampfer der „Companhia pernambucana", welche den Verkehr zwischen sämmtlichen Häfen des Nordens, von Pernambuco bis Amarração in Piauhy (resp. Parahyba, Rio Grande do Norte, Macau, Mossoró, Aracaty, Ceará und Acaracú) vermitteln, laufen in den Hafen von Rio Grande do Norte ein. Von Bord aus sind kahle Abhänge und eine blendend weisse Sandfläche (die Praia) sichtbar. In der Ferne auf der Anhöhe ragen, halb vom Wald verborgen, die Kirchthürme von Natal hervor, der Hauptstadt der Provinz Rio Grande do Norte.

Wir waren froh, die Rhede von Rio Grande bald wieder verlassen zu können, denn es gibt auf Seefahrten schwerlich etwas Unangenehmeres, selbst für Nicht-Seekranke zu denen ich mich glücklicher Weise auch zählen konnte, als einige Stunden lang bei hohem Wogengange auf einem vor Anker liegenden Schiff verbleiben zu müssen, wie es hier der Fall war.

Den nächsten Halt machten wir am 2. November in Ceará. Eine originelle Art des Aus- und Einschiffens findet hier statt. Dieses wird nämlich nicht mittelst eines Bootes bewerkstelligt, wie es sonst überall gebräuchlich ist, sondern mittelst der sogenannten Jangada.

Ceará besitzt keinen eigentlichen Hafen, die Schiffe ankern auf offener Rhede in Front der Stadt. Die Brandung ist so wuchtig, dass ein Boot Gefahr laufen würde, beim Anfahren an Land zerschellt zu werden, und bedient man sich daher der Jangada. Die Jangada ist nichts Anderes als ein Floss von grösserer oder kleinerer Dimension, hat Raum für 6—8 Personen und ist mit Segeln, Rudern und einem Stockwerk versehen, auf welch' letzterem Gepäck und Fracht aufgestaut werden und das zugleich den Passagieren als Zufluchtsstätte dient, wenn das Meer gar zu schlimm ist. Sobald sich die Jangada dem Ufer nähert, drängt sich eine Schaar halbnackter schwarzer und brauner Kerls um das Fahrzeug her; nolens volens fassen sie uns und tragen uns, indem sie noch etwa zwanzig Schritte durch's Wasser waten, auf trockenen Boden hinüber. Die Leute verdienen durch dieses „Transportgeschäft" ihren Unterhalt; sie sind die reinsten Amphibien! Unsere Landung vollzog sich bei dem prachtvollen Wetter und der ruhigen See in bester Weise. Von der sandigen Praia (Gestade) führt ein Fusssteig den von

Cocospalmen umgebenen Hügel hinan nach der Stadt. Ich bemerke hier, dass ich schon in Pernambuco Jangadas gesehen hatte, indem solche an der Küste von Maceió bis Aracaty benützt werden. Trotz Sturm und Wogen wagen sich die muthigen Jangadasfahrer weit in's Meer hinaus.

Ceará, officiell Fortaleza, die Hauptstadt der Provinz Ceará, ist eine hübsche, regelmässig angelegte Stadt von 20,000 Einwohnern. Die Strassen schneiden sich rechtwinklig und sind breit und sauber; enge Gässchen wie in Bahia gibt es nicht.

Leider sah es zur Zeit meines Besuches recht traurig aus in Ceará. Seit dem Sommer 1876/77 herrschte nämlich in Nordbrasilien eine fürchterliche Dürre (Secca); die Provinz und Stadt Ceará waren am schwersten davon heimgesucht. Die Bewohner des Innern wanderten infolge der dadurch entstandenen Hungersnoth schon seit dem Monat Mai 1878 massenhaft aus, d. h. sie wurden auf Regierungskosten in andere, von der Secca verschont gebliebene Provinzen des Imperio (Reichs) befördert. Damals im November 1878 war also schon das dritte Fehljahr. Mit ängstlicher Spannung sah Alles dem kommenden Winter entgegen — der in diesen Regionen im December oder Januar beginnt — in der Hoffnung, er werde endlich den lang ersehnten Regen bringen. Auf den öffentlichen Plätzen der Stadt lagen halbverhungerte Retirantes (Auswanderer), die sich weit vom Innern zu Fuss dahin geschleppt hatten. Bösartige Krankheiten, besonders Pocken und Typhus brachen unter dem Volke aus, eine unausbleibliche Folge solchen Elends. Mehrere provisorische Spitäler und Baracken hatten zur Aufnahme der Retirantes errichtet werden müssen. Allenthalben war der zer-

störende Einfluss der Secca bemerkbar: Der Passeio püblico (öffentlicher Garten) stand verwildert und vernachlässigt da; Wiesen und Felder waren versengt und dürr vom Sonnenbrand, Bäume und Sträucher grösstentheils entlaubt, wie bei uns im Winter. Die Dampfer vom Süden brachten zwar grosse Quantitäten Mehl, Reis etc. nach Fortaleza, doch genügte dies noch nicht, denn selbst in der Stadt machte sich merklicher Mangel an Lebensmitteln geltend, und das Vorhandene wurde zu fabelhaften Preisen verkauft. Das Trinkwasser war rar und so theuer, dass die Fremden scherzweise äusserten, es würde, falls nicht eine Aenderung zum Bessern in der Lage der Dinge eintrete, bald nur noch Bier als das billigste Getränk consumirt werden. Blieb doch den Freunden des Gambrinus ein Trost!

Die Ausfuhr von Ceará besteht hauptsächlich in Kaffee, Baumwolle, Zucker, Tabak, Häuten, Carne secca (an der Sonne gedörrtes Fleisch) und Kerzen, fabricirt aus dem Wachs der Carnáuba-Palme.

Dass in dieser Zeit der Theuerung nicht allein in Ceará, sondern im ganzen Norte (Nordbrasilien) Handel und Wandel stockten, ist begreiflich.

Abgesehen von den damals herrschenden Epidemien, gilt das Klima von Ceará im Allgemeinen als gesund. Die Hitze wird durch die regelmässig wehende Brise angenehm gemildert.

Während meines dreitägigen Aufenthaltes in Fortaleza machte ich, Dank den seiner Zeit in Pernambuco erhaltenen Empfehlungsbriefen, die Bekanntschaft mehrerer Brasilianer und Ausländer. Im Schweizerhaus . . . . . . wurde mir eine herzliche Aufnahme zu Theil. Ich ass mit den Herren in einem französischen Gasthof. Zum Uebernachten

boten mir meine Bekannten gastfreundlichst Quartier in ihrer Privatwohnung an. Ich schlief in der Hängematte; Betten sind nämlich in Ceará und von dort an nordwärts wenig, Redes (Hängematten) dagegen beinahe allgemein gebräuchlich.

Unser Dampfer hatte von Rio de Janeiro Schienen und Bestandtheile einer Locomotive mitgebracht, die für den Bau der Baturité-Eisenbahn bestimmt waren. Erst durch die furchtbare Secca gingen den Leuten die Augen auf, wie schlecht es mit den Verbindungen zwischen der Küste und dem Innern beschaffen sei, und schritten sie daher zum Bau einer Eisenbahn von Fortaleza nach dem Hauptort Baturité, um die Zufuhren von Lebensmitteln nach dem Innern möglichst zu erleichtern und zu beschleunigen. Nun kann man sich denken, welch' eine schwierige und zeitraubende Arbeit das Ausladen oben erwähnter Maschinen mittelst der hier üblichen Jangadas war; es ging aber dennoch rascher von Statten, als man erwartet hatte, und ich war, nachdem ich mich bereits auf einen längern Aufenthalt in Fortaleza gefasst gemacht hatte, nicht wenig erstaunt, als es plötzlich am Abend des 4. hiess, der Dampfer würde unverzüglich abfahren.

6. November. Maranhão.

Maranhão, die Hauptstadt der Provinz gleichen Namens, officiell São Luiz de Maranhão oder kurzweg São Luiz genannt, liegt auf einer Insel von 20 Leguas Umfang und besteht, gleichwie Bahia und Ceará, aus Unterstadt (Hafen) und Oberstadt. Seine Einwohnerzahl beläuft sich auf etwa 30,000. Die Stadt ist befestigt und zeichnet sich durch ihre schöne Kaserne aus, welche eine der besteingerichteten in Brasilien sein soll.

Maranhão besitzt auch eine Tramwaylinie. Wir machten die Runde durch die Stadt; bergauf, bergab ging es durch die steilen Strassen, deren manche unserem Rheinsprung in Basel nicht nachstehen, nach dem Kasernenplatz und bis zu dem am äussersten Ende der Stadt gelegenen Largo (Platz) do Remedio, wo die Bildsäule des Maranhenser Dichters Gonçalvez Dias steht. Unter den Häusern stechen mehrere mit ihren in bunten, meist weiss und blauen Porzellan-Mosaiks ausgelegten Façaden vortheilhaft hervor (man sieht deren auch in den übrigen brasilianischen Städten). Die Häuser sind hoch gebaut; der Balkon fehlt an keinem Fenster.

Maranhão gefiel mir nicht so gut wie Ceará; es machte mir den Eindruck einer todten Stadt. In den Strassen gab sich wenig Bewegung und Treiben kund, man sah bei weitem mehr farbige Bevölkerung circuliren, als Brasilianer. Der einzige Gasthof von Maranhão, Hôtel Porto, hat nichts Einladendes.

Der Handel von Maranhão, fast ausschliesslich in den Händen der Brasilianer, hat sich seit den letzten Jahren infolge der Secca bedeutend verringert.

Nordeuropäer leben nur einzelne hier.

Doch Maranhão hat auch sein Gutes:

Die Industrie der Hängematten (Redes), und zwar der schönsten in ganz Brasilien, ist da zu Hause. Es werden ausgezeichnete, mit feinen Stickereien verzierte Hängematten angefertigt, die bis 100 $ (ca. 250 Fr.) und mehr pro Stück bezahlt werden.

Die Rückfahrt an den Dampfer am Nachmittag des 6. gestaltete sich nichts weniger als gemüthlich, da sich gleichzeitig mit der Fluth ein starker Wind erhoben hatte. Das Meer war sehr unruhig; Welle auf Welle ergoss

sich in's Boot und brachte uns manche unerwünschte Douche!

Bewunderungswürdig war es, mit welcher Ruhe und Geschicklichkeit die beiden Bootsleute, ein Brasilianer und ein Neger, Segel und Ruder handhabten. Die verstanden ihr Handwerk, waren aber nebenbei am meisten um ihre eigene Haut besorgt. Unsere Fahrt war keineswegs eine angenehme, des Umstandes halber, dass es im Hafen von Maranhão von Haifischen wimmelt! Das Schifflein hielt zum Glück wacker Stand.

Eine Familie und einige junge Herren schifften sich an Bord des „Bahia“ nach Pará ein. Die Leute spannten ihre Hängematten in der Cabine auf und verbrachten darin den grössten Theil der Reise.

Die Strecke von Maranhão bis Pará wird durch die Dampfer gewöhnlich in 36 Stunden zurückgelegt. Wir erreichten Pará am Morgen des 8. November.

Bis hierher und nicht weiter fuhr der „Bahia“, der mich 17 Tage beherbergt hatte. Lieb war's mir, vor der Weiterreise nach dem Amazonas in Pará einige Tage der Ruhe zu geniessen und das wenig Variationen bietende Menu von Bord, welches tagtäglich zweimal aus Feijoada und Reis, als Hauptgerichten, bestanden hatte, mit einem hoffentlich bessern an Land zu vertauschen.

Von ferne schon sind die Thürme der Kathedrale, der Igreja (Kirche) de „Nossa Senhora da Mercê“ und der übrigen Kirchen der Stadt Pará sichtbar. Ich nahm Quartier im Hôtel do Commercio, einem nach europäischen Begriffen etwas primitiven, aber für hier zu Land ganz guten, von einem Belgier gehaltenen Gasthofe. Ich musste mit einem kleinen, gegen den Hausflur ausmündenden Zimmer vorlieb nehmen, da laut Ausspruch des Wirthes

alle andern Localitäten besetzt waren. Dies sprach offenbar zu seinen Gunsten. Bett und Hängematte fanden sich im Zimmer zur Auswahl vor, sowie das unentbehrliche Mosquitonetz.

Die Mehrzahl der in Pará wohnenden Ausländer nimmt ihre Mahlzeiten im Hôtel do Commercio ein.

Mit zwei Empfehlungsschreiben an ein deutsches und an ein englisches Haus trat ich alsbald meine Wanderung an.

Pará, officiell Santa Maria de Belem do Pará oder kurz Belem genannt, die Hauptstadt der Provinz Grão-Pará, liegt in Entfernung von circa 75 Seemeilen vom Atlantischen Ocean auf einer durch die Vereinigung der Flüsse Guamá, Pará (Tocantins) und Guajará gebildeten Halbinsel, in 1° 28′ 0″ südl. Br. und 48° 30′ 30″ westl. L. von Greenwich. Durch seine günstige Lage an der Mündung des Amazonenstroms, welcher von der Küste quer durch Brasilien bis weit nach Perú hinein den Zugang zu einem fruchtbaren, an Producten aller Art reichen Gebiet öffnet, hat Pará als Handelsplatz noch eine grosse Zukunft vor sich.

Die Bevölkerung von Pará beträgt an 25,000 Einwohner. Die wichtigsten Strassen sind die Rua da Praia (Quai), wo die Trapiches (Waarenablagen) sich befinden und den ganzen Tag über ein reger Verkehr herrscht, und die Rua da Industria, welche dem Quai parallel läuft. In letzterer Strasse sind die meisten Contore. Die Wohnhäuser in der Stadt bleiben in Bezug auf Bauart und Styl hinter denen von Pernambuco zurück. Auf Schritt und Tritt begegnet man hässlichen schwarzen Vögeln: es sind die Urubus oder Aasgeier. Trotz des widerlichen Eindrucks, den diese Thiere Einem machen, ist es bei

Strafe verboten, dieselben zu tödten, denn es sind sehr nützliche Strassensäuberer. Der rothe Lehmboden, auf dem die Stadt gebaut ist, der im Sommer einen lästigen Staub, im Winter aber im Verein mit den häufigen Regengüssen einen noch ärgern Schmutz verursacht, sowie das die Häuser von Belem infestirende Heer der Ratten, Mäuse, Ameisen, Tausendfüssler, Barattas (Kakerlaken, grosse, braune Käfer; wie ich in Pernambuco sagen hörte, soll es vorkommen, dass die Baratta Nachts den Schlafenden an den Haaren benagt, auch geht sie über Schuhwerk und dergleichen her!) und Mosquitos tragen nicht dazu bei, den Reiz der Stadt zu erhöhen. Gerne benützt man daher die Pferdebahn, welche an schmucken Rosinhas (Landhäusern) vorbei nach dem Vergnügungs- und Wallfahrtsort Nazareth und weiter, bis auf eine Stunde Entfernung von der Stadt, durch ein Stück Urwald führend, nach Marca da legoa hinfährt.

Pará besitzt Gas und ein regelrecht organisirtes Droschkenwesen. Die Kutscher lassen sich für ihre Mühe tüchtig bezahlen und fordern für die Course (Zweispänner) 2 Milreis (circa 5 Fr.).

Von Sehenswürdigkeiten erwähne ich die Kathedrale, die Mercê - Kirche, den Präsidenten - Palast, das Theater (Theatro de N. S. da Paz), die Palmen-Allee (Spazier-Anlage). Das Paraenser Theater ist ein imposanter Bau, bedeutend grösser als das Theater in Pernambuco, aber nicht so elegant und geschmackvoll ausgestattet wie jenes. Eine brasilianische Truppe (Companhia Vicente), welche seiner Zeit in Pernambuco aufgetreten war, spielte dort.

Durch die Empfehlungsbriefe lernte ich einige hier ansässige Europäer kennen, Deutsche und Engländer, und wurde in den International Pará-Club eingeführt. Die

meisten hier wohnenden fremden Kaufleute sind Mitglieder dieses Clubs und kommen des Abends zu geselliger Vereinigung dort zusammen. Ein Billard findet sich im Local vor, und verschiedene Zeitungen und Zeitschriften, meist englische, sind aufgelegt.

In der ganzen Stadt Pará traf ich nur einen meiner Landsleute an und zwar einen St. Galler. Es ist kein schweizerisches Consulat hier; der schweizerische Consul in Maranhão (derzeit vacant) hat den Bezirk Pará unter sich.

Französische, deutsche, englische und amerikanische Handelshäuser, welche Import und Export betreiben, sind in Pará niedergelassen, ferner verschiedene reiche brasilianische Firmen und eine grosse Zahl portugiesischer Lojistas, Banken zwei: 1) Banco Commercial do Pará; 2) eine Filiale der New London et Brazilian Bank ltd.

Die wichtigsten Exportartikel sind:

Cacao, Caoutchouc, Brasil-Nüsse (Castanhas do Pará), Zucker, Kaffee, Baumwolle, Tabak, Salsaparrilha u. A.

Da in Pará, wie überhaupt in Nordbrasilien, sozusagen keine Industrie herrscht, müssen alle Manufacturwaaren aus Europa und den Vereinigten Staaten eingeführt werden und stellen sich bei den hohen Frachten und Einfuhrzöllen sehr theuer. In den Lebensmitteln ist die Auswahl eine ziemlich beschränkte. Alle Gemüse, Kartoffeln etc. werden aus Europa bezogen. Von Fleisch wird grösstentheils Rindfleisch und Geflügel consumirt, Schaffleisch wenig, noch weniger Schweinefleisch (letzteres mit dem Klima nicht zuträglich). Ein desto reichhaltigeres Sortiment von Früchten erscheint auf der Tafel des Paraenser's: Ananas, welche den berühmten Abacaxis von Pernambuco an Güte kaum nachstehen, Bananen, Mangos, Orangen, Lemones (Citronen), Sapotis u. A. Von den Früchten der Assahypalme wird

der Assahy bereitet, ein Getränk, welches durch Negerinnen in den Strassen Belem's feilgeboten wird. Die Paraenser sind dem Genuss des Assahy leidenschaftlich ergeben; mit Farinha (Maniocmehl) und Zucker vermischt, schmeckt er ganz vorzüglich, was ich persönlich bezeugen kann. Milch ist selbst im Gasthof nicht zu bekommen, obschon in unmittelbarer Nähe von Pará, auf der Insel Marajó, Viehzucht in grossem Maassstab betrieben wird.

Wer nach Pará kommt, wird sich wundern ob der in den Strassen auf- und abwogenden Menge, welche eine grosse Verschiedenheit in Farbe und Nationalität aufweist, wie kaum eine ähnliche anderswo in Brasilien getroffen wird. Da stolzirt behäbig der reiche Brasilianer in feinem, schwarzem Anzug, mit Cylinderhut und funkelnden Brillanten gegen den prunkloser auftretenden, gewöhnlich in weissem Drill gekleideten Europäer abstechend, neben dem schwarzen Lastträger und dem düster dreinschauenden Indianer einher; nicht zu vergessen die zahlreichen, in allen Nuancen des Braun und Gelb vertretenen Mulatten und Métis. Negerinnen in weissen Gewändern, mit Bürden von Früchten und Doces (Confect) zum Verkauf beladen, welche sie stets auf dem Kopfe tragen, schlendern, unter lautem Ausrufen ihrer Waare, langsam durch die Strassen. Kurz, es bietet sich Gelegenheit zu interessanten Volksstudien.

Ich muss noch einer Eigenheit in den Sitten der Paraenser kurze Erwähnung thun, ohne ihnen deshalb im mindesten zu nahe treten zu wollen, nämlich dieser, dass die meisten Damen aus den höhern Ständen sich des Tags über in ihre Gemächer einschliessen (oder eingeschlossen werden?) wie im Orient, und man wunderselten eine solche bei Tage auf der Strasse antrifft; wenn doch, dann immer in Begleit einer ältern Verwandten oder

einer Criada (Dienerin), währenddem in Rio, wo schon ganz die europäischen Sitten und Gebräuche herrschen, die brasilianischen Senhoras „gänge und gäbe“ allein in der Pferdebahn zur Stadt fahren, ihre Commissionen zu machen. „Andere Länder, andere Sitten!“

Pará befand sich dermalen in „dulce jubilo.“ Zu Ehren der „Nossa Senhora de Nazareth“, Schutzpatronin der Stadt, finden alle Jahre während drei bis vier Wochen in den Monaten October und November grosse, hauptsächlich religiöse Festlichkeiten statt, die „Festas de Nazareth“. Fast allabendlich in dieser Periode werden in der Capelle von Nazareth Messen und Kirchenfeste mit Musik und Feuerwerk, das in Brasilien bei festlichen Anlässen nie fehlen darf, abgehalten. Jung und Alt, Arm und Reich, Einheimische und Fremde betheiligen sich passiv oder activ am Feste und fahren am Abend mit der Pferdebahn nach dem ein halbes Stündchen von Belem entfernten Nazareth, wo mancherlei Genüsse ihrer warten: Schaubuden, Carroussels, eine Ausstellung u. dgl. mehr. Der Platz von Nazareth ist mit bunten Lampions erleuchtet; aus einem Kiosk ertönen Musikklänge, Raketen zischen durch die Luft; überall ist eine dichte Menschenmenge: dies Alles in der im Mondlicht tageshell erglänzenden Landschaft gesehen, wie es damals Anfangs November der Fall war, gibt ein Bild, welches man so leicht nicht wieder vergisst. Da Pará an öffentlichen Vergnügungen arm ist, so bringt das Nazareth-Fest eine erwünschte Abwechslung in das monotone Alltagsleben. Die Importhäuser und Lojistas ergänzen ihre Vorräthe auf diese Epoche hin mit den schönsten und neumodigsten Artikeln, und die Paraenser sparen ihr Geld für die Festas de Nazareth, wie die Spanier für ihre „Corridas de toros.“

Ich versäumte natürlich nicht, gleich den ersten Abend das oben beschriebene Fest mitanzusehen.

Es bleiben mir noch einige kurze Worte über das Klima zu sagen:

Pará hat zufolge seiner Lage unter dem Aequator ein heisses und sehr gleichförmiges Klima. Es soll gesund und eben seiner grossen Gleichmässigkeit wegen, wenn man einmal daran gewöhnt ist, angenehm sein, denn ein brasilianisches Sprüchwort sagt: „Quem vai para Pará, para," d. h. „Wer nach Pará geht, bleibt dort."

Die mittlere Jahrestemperatur von Pará ist 21,8° R. Die Schwankungen in der mittlern Tagestemperatur betragen nicht mehr als 2—3 Grade. Temperaturextreme sind: 18° und 28° R.

In den Provinzen Grão-Pará und Amazonas unterscheiden sich blos zwei Jahreszeiten:

1. eine trockenere, der Sommer (Verão), von Juli bis November;

2. eine nassere, der Winter (Inverno) während der übrigen Monate.

Die stärksten Regen fallen in den Monaten Februar bis April; der regenreichste Monat ist der April, der trockenste der October.

Charakteristisch für die Stadt Pará sind die starken Seewinde und die regelmässig periodisch, d. h. zu einer bestimmten Stunde, gewöhnlich des Nachmittags, beinahe alle Tage ein Mal im Sommer, mehrere Male des Tags im Winter sich einstellenden Regengüsse. Ohne diese zwei Factoren wäre die Hitze allerdings kaum zu ertragen. Durchschnittlich kommen auf das Jahr nur 60 regenlose Tage. Am Vormittag ist das Wetter gewöhnlich hell; um Mittag aber häufen sich drohende Wolken am Hori-

zont an und kurze Zeit vergeht, so bricht ein gewitterartiger Regen (Trovoada) los. Während einer halben bis einer Stunde giesst es kübelweise vom Himmel herunter; die Strassen sind im Nu zu Seen verwandelt, doch ebenso schnell als es gekommen, verzieht sich das Unwetter wieder, die Sonne bricht hervor und trocknet mit ihren glühenden Strahlen die entstandene Ueberschwemmung rasch auf.

Schon von frühester Morgenstunde an herrscht eine intensive Hitze; ich befleissigte mich daher, jeweilen mit Sonnenaufgang, resp. um 6 Uhr, aufzustehen und in erster Linie ein Bad zu nehmen. In Nordbrasilien, wie überhaupt in allen tropischen Ländern, ist das Baden eine zur Erhaltung der Gesundheit gewissermaassen unentbehrliche Maassregel, welche täglich befolgt werden sollte. Was würden wohl die armen Paraenser zu einer Temperatur von 20° R. unter Null sagen, wie wir sie im Winter 1879/80 in Basel erlebt haben? Einen nur annähernden Begriff, was überhaupt Kälte ist, haben sie gar nicht und können ihn in ihrer Heimath auch nie bekommen, es wäre denn, dass die Welt sich vergletscherte, was wir doch nicht hoffen wollen! Beiläufig bemerke ich, dass die Secca sich bis nach Pará und dem Amazonas erstreckte; ferner, dass es während meines Aufenthaltes in Pará zwei Tage lang keinen Tropfen regnete.

Das gelbe Fieber tritt selten und nur sporadisch auf. Die gewöhnlichen Krankheiten sind: Sezões (Wechselfieber), perniciöse Fieber, Gallenfieber, Pocken und Beriberi.

Die Postverbindung mit Europa ist nicht so rege, wie von Rio, Bahia oder Pernambuco aus. Während von diesen drei Städten monatlich drei oder mehr Post- und

andere Dampfer regelmässig abgehen, laufen ab Pará monatlich nur zwei nach Europa :

1) ein Dampfer der Red Cross Line	englische Dampfer nach Lissabon, Hâvre und Liverpool fahrend.
2) „ „ „ Booth Line	

Diese Dampfer sind mehr für Fracht- als für Passagierdienst eingerichtet und brauchen zur Ueberfahrt 25 bis 28 Tage. Manche Reisende ziehen aus diesem Grunde vor, die abwechslungsreichere und mehr Bequemlichkeiten bietende Route via Pernambuco oder NewYork nach Europa zu nehmen.

Es bestehen ferner folgende von Pará ausgehende Dampferlinien:

1. die „United States and Brazil Mail Line“, nach NewYork via St. Thomas, 1 Mal monatlich;
2. die „Companhia Maranhense“, nach Maranhão mit Anlaufen der Zwischenhäfen Vigia, Bragança, Vizeu, Turyassú, Cururupú und Guimarães, 1 Mal monatlich;
3. die „Companhia de navegação a vapor do Amazonas ltda.“ oder „Amazon Navigation Compy. ltd.“, eine englische Dampfergesellschaft mit Stammsitz in London, deren Dampfer nach verschiedenen Richtungen ausgehen und zwar:
   a) auf dem Amazonenstrom bis Manáos, 3 Mal monatlich, Fahrdauer 5—7 Tage;
   b) auf dem Rio Tocantins nach Cametá und Baião;
   c) nach der Insel Marajó, nach Macapá, Mazagão und dem Rio Jary;
   d) nach Portel (Mündung des Pacajá);
   e) nach Urucuriteua ;
4. die „Linha de Tocantins“, auf dem Rio Tocantins bis Patos;

5. Particular-Dampfer auf dem Amazonenstrom bis nach Iquitos (in Perú), 1 Mal monatlich;
6. Particular-Dampfer auf dem Rio Madeira;
7. „ „ „ „ Rio Purús;
8. „ „ „ „ Rio Xingú;
9. „ „ „ „ Rio Jary;
10. die „Empreza de navegação a vapor no Marajó", welche nach verschiedenen Punkten auf der Insel Marajó fährt.

III. Amazonenstromfahrt (flussaufwärts).

Breves. — Der Amazonenstrom und seine Nebenflüsse. — Schifffahrt. — Enchente und Vazante. — Klima des Amazonasgebietes. — Santarem. — Obidos. — Villa Bella. — Serpa und der Rio Madeira. — Leben und Treiben an Bord des „Augusto". — Holzstationen. — Vegetation und Producte im Amazonas. — Rio Negro. — Die Stadt Manáos. — Fahrt auf dem Solimões. — Coary. — Teffé. — Glücklicher Ausgang einer kleinen Katastrophe. — Handel im Alto Amazonas. — Tonantins. — Rio Içá. — Schildkrötenhandel. — Rio Javary. — Tabatinga. — Monotoner Aufenthalt. — Mosquitoplage. — Ankunft in Perú. — Die Yaguas-Indianer. — Pebas. — Rio Napo. — Allgemeine Notizen über den Amazonas. — Iquitos. — Stadt und Bevölkerung. — Handel. — Klima. — Route nach der Westküste.

Meine Absicht war, von Pará aus die erste sich bietende Gelegenheit zur Amazonenstromfahrt zu benützen. Einige Tage genügten vollständig zur Besichtigung der Stadt und Umgebung; da dies geschehen, drängte es mich fort. Ein Dampfer sollte am 11. November abgehen und zwar sollte derselbe den Amazonenstrom in seiner ganzen Länge bis Iquitos in Perú hinauf- und wieder zurückfahren. Das passte ja famos!

Es gibt monatlich zwei Gelegenheiten von Pará nach dem Amazonas:

1. mit Particulardampfer (D. „Augusto" und D. „Villa Bella");
2. mit Dampfer der „Companhia do Amazonas".

Der am 11. abgehende Dampfer war oben genannter „Augusto" (Rheder: Mello & Ca.). Die Reise an Bord

desselben bot drei wesentliche Vortheile gegen die mit dem Amazonas Company-Dampfer:

1. weil dessen Abfahrt unverzüglich bevorstand, die des Amazonas Company-Dampfers dagegen erst in neun Tagen frühestens stattfinden sollte;

2. weil er bis Iquitos und vice-versa, der Amazonas Company-Dampfer aber nur bis Manáos fuhr, wo auf einen andern, derselben Gesellschaft gehörigen Steamer, der die Strecke Manáos-Iquitos und vice-versa befährt, hätte umgestiegen werden müssen;

3. sollte der „Augusto" an weit mehr Plätzen unterwegs halten, als der andere Dampfer; das war die beste Gelegenheit, den Amazonenstrom recht kennen zu lernen.

Diese drei Punkte entschieden mich zur Fahrt mit dem „Augusto". Nachdem ich eine gute Cajüte für die ganze Reise bis Iquitos und zurück gemiethet hatte (400 Milreis musste ich dafür bezahlen), traf ich in Eile die nöthigen Vorkehrungen.

Die Herren in Belem gaben sich jede nur erdenkliche Mühe, mir mit Rathschlägen bezüglich Ausrüstung zur Amazonenstromfahrt, welche mehrere Wochen dauern sollte, an die Hand zu gehen und verschafften mir Empfehlungsbriefe an ihre Geschäftsfreunde in Manáos und Iquitos. Ein Deutscher recommandirte mich speciell an den Capitän des „Augusto", den illo. Sñr. Commandante J. Travassos de Rosa (Maranhenser), welcher, wie ich bei näherer Bekanntschaft gewahr wurde, ein gebildeter und freundlicher Mann war und auch etwas englisch sprach, da er einige Zeit in den Vereinigten Staaten zugebracht hatte.

Ich hatte noch eine wichtige Sache vor der Abreise zu erledigen, nämlich meinen Pass visiren zu lassen. Das

leidige Passwesen steht in Brasilien noch immer im schönsten Flor. Als ich mich seiner Zeit in Rio nach Pará einschiffte, hatte ich den Pass auf dem Bureau der Schiffsagentur deponiren müssen, nachdem derselbe zuvor durch die dortige Polizei gehörig visirt worden war: „Bom para o Pará", d. h. „Gültig bis Pará." Ohne Visa hätte ich das Passagebillet nicht lösen können. Der Pass wurde mir erst in Pará wieder zugestellt. Dort musste ich ihn für die Reise nach dem Amazonas von neuem visiren lassen. Derselben Formalität, resp. des Visa's, hat man sich bei jeder Reise zu unterziehen, sogar wenn man im Lande (Brasilien) selbst bleibt, d. h. nur von einer Provinz in die andere geht.

Nachdem ich verschiedene Reiserequisiten eingekauft, u. A. Hängematte und Mosquitonetz, die beiden unentbehrlichen Begleiter des Amazonasreisenden, begab ich mich am Abend des 11. an Bord des „Augusto", welcher um 11 Uhr Nachts, bei hellem Mondschein, die Bai von Pará verliess. Wir waren eine kleine Zahl Passagiere an Bord, blos unserer sechs: eine halbbraune, nicht mehr ganz junge brasilianische Donna, die nach Obidos ging; ein älterer, an Cataráta (einer Augenkrankheit) leidender und in Folge deren halbblinder Brasilianer, nach Tonantins reisend; ein Obidenser, der seit Rio de Janeiro mein Reisegefährte gewesen war; ein junger Portugiese, der nach Santarem ging; ein Zollangestellter von Belem (Mulatte) und ich. Einzig der Mulatte und ich beabsichtigten, die ganze Reise bis Iquitos und zurück zu machen.

Der „Augusto" ist ein kleiner, in Glasgow gebauter Schraubendampfer von 254 Tonnen, 150 engl. Fuss lang, 21 Fuss breit, 9 Fuss tief, mit nominell 66 Pferdekräften

und regulirt normal 7 Seemeilen per Stunde. Der Dampfer kann in Tiefe von $1^{1}/_{2}$—2 Braças = $3^{1}/_{3}$—$4^{1}/_{2}$ M. ankern (1 Braça = $2^{1}/_{5}$ M.).

Als ich am folgenden Morgen die Runde durch das Schiff machte, entdeckte ich, dass das Hinterdeck fast total mit Waaren vollgepfropft war, besonders mit Cachaça-Flaschen und Kerosene. [Cachaça (Zuckerrohrschnaps) wird in sogen. Garrafões (Korbflaschen) exportirt. Ein Garrafão hält 24 Liter und kostet 10—12 Milreis (25 bis 30 Fr.). Im Norte wird ungeheuer viel Cachaça consumirt. Eine feinere, speciell in der Provinz Pernambuco zubereitete Sorte ist die sog. Cana.] Im untern Schiffsraum waren die Manufacturwaaren, Lebensmittel (Butter, Büchsenfleisch, Conserven, Biscuit etc.) aufgestaut und — wie der Capitän, wohlweislich aber erst nach glücklicher Ankunft in Iquitos, zugestand — befand sich auch ein Fässchen Schiesspulver dort. Gut, dass es uns ging wie im Spruch: „Was ich nicht weiss, macht mir nicht heiss," sonst hätte uns der Gedanke, plötzlich an einem schönen Tag in die Luft zu fliegen, die ganze Freude an der Reise verdorben!

Von den sechs Cajüten, welche der Dampfer enthält, wurden zwei dem Mulatten und mir eingeräumt, aus besonderer Vergünstigung, weil wir die ganze Fahrt mitmachten. Die übrigen Passagiere, ausgenommen obenerwähnte brasilianische Senhora, mussten es sich im „Camarote geral" oder der General-Cabine möglichst bequem machen.

Nachdem wir die zuweilen von heftigen Stürmen gepeitschte Bahia de Marajó (Bai von Marajó) beim schönsten Wetter durchfahren hatten, erreichten wir am 12., Nachts 9 Uhr, unsern ersten Haltpunkt, die kleine Stadt

Breves, welche im südwestlichen Theil der Insel Marajó liegt. Der Dampfer verweilte dort zwei Stunden, um Brennholz zu laden. Ich ging an's Land; die Bewohner schienen schon im tiefsten Schlaf zu liegen, denn Niemand zeigte sich; nur Pferde weideten ruhig in den Strassen.

Die Insel Marajó oder Joannes ist eine grosse, im Atlantischen Ocean zwischen der Mündung des Amazonenstroms und des Rio Pará, innerhalb 0 und 2 Grad südl. Breite gelegene Insel, 70 Stunden lang von NO. nach SW. und 50 Stunden breit. Sie enthält mehrere Seen und schiffbare Flüsse, z. B. Rio Anajaz, Macacos, Arary, Cajuanna u. a., ist aber nicht gebirgig. Im Innern dehnen sich weite Savanen aus. Ich werde später auf Marajó zu sprechen kommen.

13. November. Wir fuhren heute zuerst durch den Furo (Canal) Aturia, hernach im Furo Tajapurú. Die Ufer letztern Stroms weisen eine wundervoll üppige Vegetation auf, worunter die schöne Miritipalme besonders hervortritt. Wir hielten an zwei mitten im Urwald gelegenen Sitios (Hütten), Namens Pucuruhy und Ituquara, um Brennholz für den Dampfer zu laden.

„Sitio“ bedeutet in Brasilien eine Landwohnung mit Terrain; in Pará hat man hiefür noch die Benennung: „Rosinha“, in Rio de Janeiro: „Chacara“. In vorliegendem Reisebericht ist der Ausdruck „Sitio“ häufig auch synonym mit „Farm“, „Factorei“.

In der Nacht des 13. passirten wir den durch den Caoutschouc-Handel wichtigen Ort Gurupá, Haltstation der Dampfer. Etwas oberhalb Gurupá ergiesst sich zur Rechten der Rio Xingú in den Amazonenstrom; die an seiner Mündung liegende Ortschaft Porto de Moz berührten wir nicht.

14. November. Während der Fahrt im Rio Pará und hernach im schmalen Rio Guajará treffen wir nicht eine menschliche Wohnung an; dichter Urwald dehnt sich zu beiden Flussseiten aus. Am Abend erblicken wir die Hügel von Almeyrim (bis 1000 Fuss hoch), die höchste Bergkette am Amazonenstrom, von Pará bis zu den Cordilleren.

Heute Abend um sechs Uhr fahren wir in den Amazonenstrom ein und will ich nun, bevor ich die Reiseschilderung fortsetze, Einiges über diesen Riesenfluss bemerken:

Der Amazonenstrom, welcher mit seinen sämmtlichen Nebenflüssen das grösste Stromgebiet der Welt umfasst, entspringt im Lauricocha-See in den peruanischen Andes in der Nähe von Cerro de Pasco. Seine Gesammtlänge beträgt 6200 Km.; seine mittlere Breite 4,4 Km. Am schmälsten ist er in Obidos, woselbst seine Breite kaum eine englische Meile oder ungefähr 1800 M., nach anderer Angabe 1600 M. beträgt; am breitesten zwischen Villa Bella und Serpa im untern Flussgebiet.

Ein ecuadorianischer Schriftsteller kennzeichnet die Grösse und Erhabenheit des Amazonenstroms trefflich durch den Ausdruck: „El Monarca de los rios del mundo“ (d. h. „Herrscher über alle Flüsse auf der Erde“).

In Brasilien wird der Amazonenstrom Amazonas, im übrigen Südamerika Marañon genannt. In geographischer Hinsicht führt er drei Namen:

1. Amazonas, von seiner Mündung bei Pará bis zu seiner Vereinigung mit dem Rio Negro bei Manáos;
2. Solimões, von Manáos bis Tabatinga an der brasilianisch-peruanischen Grenze;
3. Marañon, von seinem Eintritt in Perú bis zu seinem Ursprung.

Von seiner Quelle an bis zur Vereinigung mit dem Rio Huallaga in Perú wird er auch Tunguragua genannt (Substitut für den Namen Marañon).

Das Flussgebiet von Pará bis Manáos wird mit dem Namen Baixo Amazonas, dasjenige oberhalb Manáos mit Alto Amazonas bezeichnet.

Igarapé d. h. Canoe-Pfad bedeutet einen schmalen Flusseinschnitt, welcher oft blos Raum genug für ein Canoe bietet. Paraná oder Paraná-meirim bezeichnet einen schmalen Flussarm oder Canal; meirim wird in diminutivem Sinn angewandt. Furos sind natürliche Canäle, welche die Verbindung bilden zwischen den Nebenflüssen oder Seen mit dem Hauptstrom. Confluente bedeutet Nebenfluss.

Der Amazonenstrom wird mit Dampfschiffen in einer Ausdehnung von 5000 Km. befahren, wovon 3854 Km. allein auf brasilianischem Gebiete liegen.

Die Zahl der auf dem Amazonenstrom und dessen Nebenflüssen fahrenden Dampfer (Raddampfer und Schraubendampfer) mag zwischen 70 und 80 betragen; davon gehören 22 der Amazonas Navigation Company (schlechtweg Compagnie-Dampfer genannt), die übrigen sind Particulardampfer, d. h. Privatgesellschaften angehörig. Es verkehren ferner eine grosse, nicht zu bestimmende Zahl von Segelschiffen aller Art auf dem Strom, sogen. Igariteas, Escunas, Barcos, Vigilengas und wie die Fahrzeuge alle heissen. Schooner können bei starker Brise in 10 Tagen von Pará bis Obidos fahren (Entfernung 1123 Km.). Die brasilianischen Dampfer fahren bis nach Iquitos in Perú (Distanz von Pará 2419 Seemeilen), bei hohem Wasserstand im Winter zuweilen bis Yurimaguas am Rio Huallaga in Perú (Distanz von Pará 2909 Seemeilen).

Laut Decret des Kaisers von Brasilien ist seit dem 7. September 1867 die Schifffahrt auf dem Amazonenstrom von Pará bis zur brasilianisch-peruanischen Grenze den Handelsfahrzeugen aller Nationen eröffnet; die Nebenflüsse aber, mit Ausnahme des Tocantins, Tapajoz, Madeira und Negro, dürfen auch bis zum heutigen Tage noch, nur durch Schiffe unter brasilianischer Flagge befahren werden. Gemäss obiger Verordnung ist die Navigation genannter Nebenflüsse fremden Handelsschiffen gestattet und zwar:

des Rio Tocantins bis nach Cametá,
„ „ Tapajoz „ „ Santarem,
„ „ Madeira „ „ Borba,
„ „ Negro „ „ Manáos.

Als interessanten Vorfall theile ich mit, dass im Juli 1878 das amerikanische Kriegsschiff „Entreprise" bis nach Manáos hinauffuhr, ungeachtet der brasilianischen Gesetze, laut welchen das Befahren des Amazonenstroms sowohl, als seiner Nebenflüsse keinem fremden Kriegsschiffe gestattet ist.

Ein Engländer, den ich in Manáos sah, welcher für Handelszwecke den Rio Purús in einem kleinen Privatdampfer befahren wollte, war bei der Regierung um die Erlaubniss eingekommen, sein Schiff unter britischer Flagge führen zu dürfen und gewärtigte seiner Zeit (im December 1878) noch den Entscheid hierüber.

Der Amazonenstrom und seine Nebenflüsse sind mit den Jahreszeiten conform einem Steigen und Fallen ihrer Gewässer unterworfen, und zwar beträgt der Unterschied zwischen dem höchsten und dem tiefsten Wasserstand 30 bis 40 englische Fuss.

Das Steigen der Gewässer (Enchente genannt) beginnt im obern Flussgebiet je nach der Schneeschmelze

in den Andes (im September) und dem Eintritt der Regenzeit, im December oder Januar, verbreitet sich successiv flussabwärts, in Teffé z. B. gewöhnlich im Februar beginnend. Das Fallen der Gewässer (Vazante genannt) tritt ebenso wie die Enchente, im obern Stromgebiet früher ein als im untern; nach dem Volksmund gilt bei den Amazonensern der Dia de São João (Johannistag) als Beginn der Vazante. Die Periode der höchsten Wasser (Cheia) findet in den Monaten März und April, die des niedrigsten Standes (a maior Vazante) im September und October statt. Während der Cheia sind die Flussufer meilenweit landeinwärts überschwemmt und bieten ganz und gar das Bild von schwimmenden Wäldern dar. Das überschwemmte Land wird mit dem Wort Gapo bezeichnet.

Der Sommer 1878 brachte infolge der Secca eine ganz ausserordentliche Vazante im gesammten Flussgebiet mit sich, wie solche seit fünfzig Jahren nicht dagewesen, welche der Dampfschifffahrt, besonders den Amazonascompagnie-Dampfern sehr verhängnissvoll war und mehrere Katastrophen herbeiführte. So lief im Monat August der Dampfer „Obidos" in unmittelbarer Nähe von Iquitos auf eine Sandbank und wurde erst mit Eintritt der Regenzeit (im November) wieder flott! Aehnliches Missgeschick betraf den „Manáos" im October zwischen Monte Alegre und Santarem im untern Flussgebiet. Als wir dort vorbeifuhren, sass dieser Dampfer auf der sandigen Praia (Uferrand) fest, noch immer an der nämlichen Stelle und wird wohl erst mit der Enchente (im Januar oder Februar) flott geworden sein; Passagiere und Fracht waren natürlich längst geborgen. Der auf dem Rio Negro cursirende Compagniedampfer konnte des abnorm niedrigen Wasserstandes wegen seine übliche Fahrt stromaufwärts bis Santa

Isabel nicht ausführen und stiess zudem bei der Rückfahrt auf Riffe, wodurch eines seiner Räder zertrümmert wurde.

Im Sommer fahren die Particulardampfer des niedern Wasserstandes halber nur am Tage und bleiben über Nacht an den Ortschaften oder Sitios vor Anker; die Compagniedampfer dagegen fahren ununterbrochen Tag und Nacht, da sie der Post wegen eine bestimmt vorgeschriebene Zeit einhalten müssen. Jeden Dampfer begleiten zwei Lootsen, sogen. Praticos, welche den Fluss genau kennen und für die Führung während der ganzen Reise verantwortlich sind. Auch an Bord des „Augusto" befanden sich zwei tüchtige Praticos; trotz all' ihrer Wachsamkeit lief jedoch der Dampfer zweimal leicht auf, wurde aber bald wieder frei.

Das Klima des Amazonasgebietes ist ein gleichförmig heisses. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt circa 21,5° R.

Ich führe hier die Mitteltemperaturen von einigen speciellen Orten auf:

Manáos	21,2° R.
Tabatinga	22,2° „
Iquitos	21,3° „

Meine während der Reise gemachten Beobachtungen ergaben für die Strecke von Pará bis Manáos eine tägliche Maximaltemperatur von 26—28° R., die Morgen- und Abendtemperaturen zwischen 22 und 23° R. Oberhalb Manáos und bei der Rückreise herrschte etwas kühlere Witterung. Die Nächte waren im Gegensatz zu der Tageshitze ziemlich frisch (19—20° R.), so dass man eine wollene Decke nicht verschmähte. Die beobachtete Minimaltemperatur betrug 18° R. (in Pebas, Perú).

Ueber die Jahreszeiten im Amazonasgebiet habe ich Bezügliches unter Pará bemerkt (Seite 39).

Das gelbe Fieber kommt oberhalb Pará sozusagen nicht vor; dagegen tritt das Wechsel- oder Malaria-Fieber (in Perú Terciana genannt) hin und wieder auf, mehr aber zur Zeit der Vazante und häufiger an den Nebenflüssen als am Hauptstrom.

Eine Manie eigener Art ist das in Brasilien, namentlich im Amazonasgebiet, wie auch in andern Theilen des tropischen Südamerika, bei Kindern und selbst bei Erwachsenen vorkommende „Lehmfressen“, das ich auch in Pernambuco bemerkte.

Am Morgen des 15. November ankerten wir bei köstlich frischer Temperatur vor Monte Alegre, einem kleinen, ganz im Grünen versteckten Ort am linken Ufer des Amazonenstroms. Die Einwohner von Monte Alegre treiben Viehhandel und Fischfang und beschäftigen sich mit der Cacao- und Caoutschouc-Ausfuhr.

Abends erreichten wir Santarem, die erste bedeutendere Ortschaft seit unserer Abfahrt von Pará. Santarem liegt an der Mündung des Rio Tapajoz und gewährt mit seiner von weitem schon sichtbaren zweithürmigen Kirche und den auf dem grünen, sanft ansteigenden Uferrande gebauten Häusern einen freundlichen Anblick. Die Einwohnerzahl dieses Städtchens beläuft sich auf 2—3000, worunter sich viele portugiesische Händler befinden. Die Productenausfuhr ist sehr bedeutend und besteht in Caoutschouc, Cacao, Fischen, Copahiba-Oel etc.

Der Rio Tapajoz, ein Nebenfluss des Amazonenstroms zur Rechten, wird durch Dampfer bis zur Station Itaituba befahren.

Wir gingen an's Land, da der Dampfer behufs Ein- und Ausladen von Gütern mehrere Stunden Aufenthalt hatte. Von Interesse war nichts zu sehen, als einige ungepflasterte Strassen mit meist niedrigen, weiss angestrichenen Häusern und alle paar Schritte ein Kramladen, worin Baumwoll- und Leinenwaaren, Cachaça, Lebensmittel etc. kunterbunt durcheinander feilgeboten wurden.

Als wir uns bei anbrechender Nacht wieder an Bord begeben wollten, war das Boot vom Dampfer „Augusto", mit dem wir kurz zuvor an's Land gefahren, nirgends zu erblicken und ein anderes vom Ort selbst war ebenso wenig aufzutreiben. In den kleinern Stationen am Amazonenstrom stehen nämlich keine Montarias (Boote) den Passagieren zur Verfügung, sondern man ist darauf angewiesen, will man aus- oder einschiffen, die zum Dampfer gehörige Schaluppe zu benützen, welche Briefe und kleinere Collis ein- und ausbringt. Zudem pflegen die Bewohner des Amazonas, auch die Fischer und Bootsleute, mit Eintritt der Dämmerung sich in ihre Wohnung zurückzuziehen, oder sich wenigstens vom Ufer zu entfernen und ihre Boote zu verbergen. Es war somit erklärlich, dass wir kein solches mehr vorfanden. Wir warteten und warteten — lange und vergeblich — noch immer kein Boot! Da ertönten vom Dampfer her zu verschiedenen Malen drei gedehnte Pfiffe, welche uns Passagieren als das Abfahrtssignal wohl bekannt waren. Was nun? Eine schöne Geschichte, in einem Nest, wie dieses, stecken zu bleiben! Doch so weit sollte es nicht kommen. Der liebenswürdige (?) Capitän wollte uns mit diesem Manöver nur ein wenig Angst machen, denn es befanden sich auch einer der Lootsen und der Schiffscommissär als Leidensgefährten unter uns, und ohne dieselben hätte der Capi-

tän schwerlich abfahren dürfen oder überhaupt können. Endlich nach Verlauf einer peinlichen halben Stunde vernahmen wir Ruderschläge: das sehnlichst erwartete Boot kam, und wir waren aus unserer ungemüthlichen Lage erlöst. Als wir an Bord stiegen, zeigte sich der Herr Commandante höchst ungehalten über unsere verspätete Rückkunft, sagte, es hätte wenig gefehlt, dass er uns Alle sammt und sonders am Land zurückgelassen hätte und ohne uns abgefahren wäre, behauptete ferner, er habe die Montaria schon vor geraumer Weile für uns ausgeschickt. Wahrscheinlich geschah dies, als wir noch in der Stadt waren; da nun die Matrosen Niemanden von uns am Ufer trafen, fuhren sie wieder fort, ohne lang zu warten. So entstand dieser kleine Zwischenfall. In Zukunft begegnete uns nichts Derartiges. Wer weiss, vielleicht würde der Capitän ein ander Mal seine Drohung verwirklicht haben!

16. November. Die Gegend zwischen Santarem und Obidos, welchen Ort wir Mittags erreichten, ist ziemlich angebaut und scheint demnach bewohnter zu sein. Wir befinden uns hier im Haupt-Cacaodistrict.

Obidos, Festung, letzte Ortschaft in der Provinz Pará, liegt am linken Ufer des Amazonenstroms auf einer Anhöhe, unweit der Mündung des Rio Trombetas, eines Nebenflusses zur Linken. Obidos ist kleiner als Santarem und war ehemals eine Niederlassung der Pauxis-Indianer. Die Bewohner treiben starken Handel mit Cacao und gedörrtem Fleisch (Carne secca).

Hier in Obidos ist der Amazonenstrom am schmälsten, resp. nicht ganz eine englische Meile breit. Erwähnenswerth ist noch der Umstand, dass die Wirkung von Ebbe und Fluth sich bis hieher (auf eine Entfernung von 607 Seemeilen von Pará) geltend macht.

Unsere Gesellschaft wurde in Obidos um einen Passagier bereichert, in der Person eines amerikanischen Naturforschers, Edward Morris, welcher im Auftrage der Unionsregierung Parasiten (Schlingpflanzen) und Schädel sammelte. Derselbe hatte grössere Reisen im Innern Brasiliens mit Erfolg ausgeführt, sich lange Zeit unter den Cariberis-Indianern (Cannibalen) am obern Tapajoz aufgehalten und beabsichtigte jetzt, den Rio Negro zu erforschen.

Am Abend hielten wir beim Sitio Alvarenga, einer bedeutenden Farm. Es sollten hier circa 24 Stück Ochsen eingeschifft werden. Wir begaben uns zu diesem Zweck Alle an's Land. Der Fazendeiro trieb eine grosse Zahl Stiere in den Corral (umzäunten Raum); die fettesten wurden ausgelesen und mit dem Lasso eingefangen, hierauf von zwei Moleques (Mulattenjungen) an den Fluss hinuntergeführt, in's Wasser getrieben und, am Schiff angelangt, mittelst des Krahnes an Bord gehisst. Wir sassen unterdessen auf der Hecke vor dem Gehöft und betrachteten das sich vor unsern Augen abwickelnde Schauspiel, welches mehrere Stunden währte. Es war keine leichte Aufgabe, die Ochsen einzufangen, welche sich sehr unbändig benahmen und trotz der Schlinge aus dem Corral jagten, wobei die Moleques manchen unfreiwilligen Purzelbaum schlugen, doch ohne Schaden zu nehmen. Für uns Zuschauer war es eine höchst drollige Scene!

Nachts starkes Wetterleuchten.

17. November. Des Morgens ankerten wir in Villa Bella, officiell Villa Bella da Imperatriz, d. h. „Schöne Stadt der Kaiserin,“ und ehemals Villa Nova da Rainha, d. h. „Neue Stadt der Königin,“ genannt. Villa Bella ist die erste Ortschaft in der Provinz Amazonas. Die

Gebirgskette Serra dos Parentintins bildet die Grenze zwischen den Provinzen Pará und Amazonas.

Drückende Hitze herrschte, bis am Nachmittag ein tüchtiger Regenschauer die Luft einigermaassen abkühlte. Der Fluss wird von Villa Bella an beträchtlich breiter; Abends $5^1/_2$ Uhr passirten wir die breiteste Stelle (etwa 3 Milhas oder $5^1/_2$ Km.).

18. November. Am Morgen wurde Halt gemacht, um am Ufer Capim (Gras) für das Vieh zu schneiden; zahlreiche Embaubas (schlanke, hohe Bäume mit weissem Holz) fanden sich am Ufer vor. Nachdem wir eine grosse unbewohnte Insel (Ilha de Serpa) passirt hatten, kamen wir Nachmittags in Serpa an.

Serpa oder Itacoatiára liegt beinahe gegenüber der Mündung des mächtigen Rio Madeira in den Amazonenstrom. Die Ortschaft ist auf der Anhöhe gebaut; zwei hölzerne Stiegen führen vom Ufer hinauf.

Der Rio Madeira ist der grösste Nebenfluss zur Rechten des Amazonenstroms und wird durch Dampfer bis nach San Antonio befahren, wo die Stromschnellen (Cachoeiras), 19 an Zahl, beginnen. (Distanz von Pará circa 1600 englische Meilen, Fahrzeit 16 Tage, Fahrt auf dem Rio Madeira selbst 9 bis 10 Tage.) Zur Umgehung dieser Stromschnellen hat zu Anfang der Siebziger Jahre eine anglo-amerikanische Gesellschaft den Bau einer Eisenbahn, der sogenannten Madeira-Mamoré-Bahn, begonnen. Dieselbe soll eine Ausdehnung von 180 englischen Meilen bekommen; wie weit der Bau schon gediehen war, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Jenseits der Cachoeiras können der obere Theil des Madeira und Rio Guaporé, ebenso der Rio Mamoré ohne Schwierigkeiten durch Dampfer befahren werden bis tief in's Innere von Bolivia. Die Voll-

endung obiger Eisenbahn — welche einstweilen noch sehr zweifelhaft ist — wird den Verkehr mit dem bisher schwer zugänglichen Innern von Bolivia und der brasilianischen Provinz Matto Grosso wesentlich erleichtern. Eine erhebliche Zeit- und Kostenersparniss wird für Ein- und Ausfuhr der Waaren nach und von jenen Gegenden auf der Amazonas-Madeira-Route gegenüber der Pacific-Route erzielt werden können und wird sich demnach, wie zu erwarten steht, der Handel mehren.

Angesichts des jetzt schon, also vor Beendigung der Madeira-Mamoré-Bahn, in Zunahme begriffenen Handelsverkehrs der Einwohner von Serpa mit den Madeirensern und bolivianischen Kaufleuten, welche in ihren mit Producten reich beladenen Canoes bis nach Serpa hinunterfahren, hat die brasilianische Regierung ein Zollhaus dort errichtet. Sobald der „Augusto“ vor Anker gegangen war, kamen mehrere der Zollbeamten an Bord, nicht etwa aber, um uns zu visitiren, sondern, um Nachrichten von der „Hauptstadt“ (Pará) einzuholen.

Die Weiterfahrt bot mannigfache Abwechslung: Schwärme von Ciganas (Vögel mit rothbraunem Gefieder), Tukane oder Pfefferfresser (deren auch im Museum zu Basel ausgestellt sind) mit langen rothen oder gelben Hackschnäbeln flogen am Ufer vorbei; Krokodille (Jacarés), von weitem einem Stück Holz nicht unähnlich sehend, zeigten sich, die ersten Specimens, die wir seit der Abreise von Pará zu Gesicht bekamen.

Bevor ich die Reiseschilderung fortsetze, will ich einige zum bessern Verständniss der Amazonasfahrt dienende Notizen einschalten und mit einer kurzen Beschreibung des Lebens und Treibens an Bord des „Augusto“ beginnen:

Mit Tagesanbruch (um 6 Uhr) stehen wir auf und haben eben unsere Toilette beendigt, als auch schon die Frühstücksglocke ertönt. Man kann nach Belieben Kaffee oder Thee mit Butter und Biscuits nehmen. Um halb 10 Uhr wird zum Almoço, einem soliden Gabelfrühstück, geschritten, welches aus Reis, Fisch, Fleisch, Farinha (Maniocmehl) besteht und mit einer Tasse Thee schliesst. Die Küche ist durch und durch brasilianisch; die Gerichte werden der Landessitte gemäss sämmtlich gleichzeitig aufgetragen. Bei keiner Mahlzeit dürfen weder Reis, noch Carne secca, noch Bacalhâo (Stockfisch), noch die bei den Brasilianern so sehr beliebte Farinha fehlen. Der Capitän, dessen Stellvertreter (Immediato) und der Commissär (Escrivão) essen mit uns am Tisch.

Während der Mittagshitze (26—28° R. im Schatten) wird eine kleine Siesta in der Hängematte gehalten. Dem Beispiele der Brasilianer folgend, habe auch ich meine Hängematte auf Deck aufgespannt.

Abgesehen vom Umstand, dass es unter dem Aequator in einem geschlossenen Raum absolut nicht zum Aushalten ist, gibt es auf den Amazonasdampfern überhaupt keinen Saal, sondern das Mitteldeck ist Esszimmer und Salon vereinigt, Alles geht dort vor sich. Der freie Raum auf Deck war, wie gesagt, durch die aufgestapelte Fracht auf ein Minimum beschränkt. Das Hinterdeck war mit Hängematten behängt; der Esstisch nahm die ganze Länge des Mitteldecks ein, zu dessen beiden Seiten sich vier Cajüten befanden: die des Capitäns, die des Immediato und zwei für Passagiere, worunter die meinige. Es blieb somit nur der Raum vorn am Bug (vor dem Steuerrad) zur ungehinderten Circulation übrig. Ein Uebelstand trat auf dieser Reise besonders zu Tage: nämlich das Schrei-

ben oder Notizenaufzeichnen war für mich mit ziemlichen Schwierigkeiten verbunden, erstlich wegen der durch die Schraube verursachten zitternden Bewegung des Schiffes; zweitens weil ich in der Arbeit beständig gestört wurde durch Leute, die mit mir plaudern wollten, oder mich fragten, was ich denn eigentlich da schreibe; drittens kam oft plötzlich ein Windstoss und — ehe ich mich versah, war das Papier fortgeflogen — also hiess es aufpassen! Es fiel mir auf, dass die brasilianischen Passagiere sich selten des Tages über mit etwas beschäftigten, kaum sah ich den Einen oder Andern je ein Buch lesen oder schreiben, sondern den lieben langen Tag standen sie rauchend und in eifrigem Gespräch mit einander begriffen, oder müssig die Gegend betrachtend, auf dem Verdeck herum.

Um 5 Uhr Abends gehen wir an's Jantar (Abendessen), das im Menu vom zweiten Frühstück nicht sehr abweicht, blos etwas reichlicher ist und durch ein Glas guten portugiesischen Weines (Vinho Collares) gewürzt wird. Der Capitän präsidirt an allen Mahlzeiten; es entspinnen sich lebhafte Gespräche und allerlei lustige Anecdoten und Spässe werden zum Besten gegeben. Nach Tisch geniessen wir, beim Duft einer Cigarre oder Cigarette auf dem Verdeck auf- und abspazierend, die herrliche Abendkühle. Es ist dies einer der angenehmsten Momente des Tages; eine leichte erfrischende Brise weht, und der Sonnenuntergang ist mit seltenen Ausnahmen prachtvoll. Wer schon in den Tropen gereist ist, weiss, welch' schönen Anblick es gewährt, wenn die Sonne, einer feurigen Kugel gleich, hinter den Wassern verschwindet.

Abends 8 Uhr wird noch eine Tasse Thee getrunken. Wir begeben uns in der Regel frühzeitig zur Ruhe, denn mit der Beleuchtung ist es an Bord des „Augusto“ schlecht

bestellt. Kein hell erleuchteter Saal, wie auf den Oceandampfern, vereinigt hier in gemüthlicher Weise die Passagiere bis zur Stunde des Lichterlöschens (11 Uhr), sondern die ganze Beleuchtung besteht aus einer einzigen auf Verdeck aufgehängten Laterne. Ja, die Sparsamkeit oder vielmehr Lässigkeit im Schiffsdienst ging sogar so weit, dass auf der Strecke zwischen Teffé und Iquitos (dem obern Amazonenstrom) des Nachts nicht einmal die drei üblichen Signallichter angezündet wurden, da der Capitän befürchtete, das Beleuchtungsmaterial möchte sonst bis zur Rückkunft in Pará nicht ausreichen!

Die Brasilianer pflegen auf dem Amazonenstrom mit Vorliebe in ihrer Hängematte auf Deck zu schlafen, was ich zwar nur ein Mal practicirte.

Wir werden oft mitten in der Nacht geweckt durch das Rasseln der Anker oder sonstigen Lärm, denn zu jeder beliebigen Stunde, je nachdem wir an einem Orte ankommen, wird angehalten, um Brennholz und Güter zu laden. Die Uferbewohner sind dessen gewärtig und finden sich bald zur Stelle ein.

Dass aber Niemand aus dem Vorstehenden etwa schliesse, an Bord des „Augusto“ würden die Essenszeiten mit europäischer Pünktlichkeit eingehalten. Bewahre! Da hängt es ganz und gar von der Laune und Willkür des Herrn Capitän ab, dieselben zu bestimmen, je nachdem er gerade zur nominell hiefür festgesetzten Zeit von Schiffsangelegenheiten in Anspruch genommen ist oder nicht. Daher ist es gut, seine Vorsorge zu treffen! Es interessirt vielleicht zu wissen, dass die Capitäne der Amazonasdampfer die Passagiere aus ihrer eigenen Tasche verköstigen müssen; sie geniessen dagegen ausser ihrem Fixum noch einen Antheil an der Fracht und einen ge-

wissen Procentsatz am Passagegeld. Sie besorgen deshalb auch selbst den Einkauf der Lebensmittel und machen oft ein gutes Geschäftchen dabei.

Wir halten täglich während einiger Stunden in den Ortschaften oder Sitios, um Brennholz einzunehmen. Auf den Amazonasdampfern wird fast ausschliesslich Holz — nicht Kohle — zur Feuerung verwendet, aus drei Ursachen: erstens weil das Holz billiger ist; zweitens wegen gänzlicher Abwesenheit von Kohlendepots am Amazonenstrom; drittens weil die gewöhnlich stark befrachteten Dampfer nicht genügenden Raum haben, um noch den für die vier bis sechs Wochen dauernde Fahrt erforderlichen Kohlenvorrath mitzuführen. Deshalb wird täglich das nöthige Quantum Holz unterwegs geladen. Zu diesem Behuf sind am Flusse von Pará bis Iquitos und weiter bis Yurimaguas am Rio Huallaga in Perú, respective bis wohin der Dampferverkehr reicht, bestimmte Holzstationen errichtet, sowohl in den Ortschaften selbst, als auch in den Sitios, oft auch sind es Ablagen in den Urwaldlichtungen. Das Holzladen geht folgendermaassen vor sich: Nachdem der Dampfer möglichst nahe beim Ufer angelegt hat, wird vom untern Verdeck aus eine Planke an's Ufer geschoben; die Schiffsmannschaft einerseits und die Landbewohner andererseits bilden eine Kette, und nun wird Scheit um Scheit von Hand zu Hand gereicht. Der letzte Mann des Zuges zählt mit lauter Stimme die Stücke nach, und der Immediato führt die Oberaufsicht, ob Alles mit richtigen Dingen zugehe. Kein Wunder, wenn das Laden von 2000—3000 Scheitern Holz in der oben angeführten Weise drei bis vier Stunden dauert! Damit das langwierige Geschäft baldmöglichst erledigt werde, lässt der Capitän, sobald sich der Dampfer einer Holzstation nähert, zu wie-

derholten Malen anhaltend pfeifen, um die Leute am Land von dessen Ankunft in Kenntniss zu setzen; nichts desto weniger verstreicht zuweilen geraume Zeit, bis sie zu kommen geruhen und sich beim Laden des Holzes behülflich erweisen. „Espere um poucadinho, tenha um pouco paciencia,“ („Warte ein wenig, habe ein bischen Geduld“), lautet in Brasilien der Wahlspruch.

Wenn die Holzablage auf erhöhtem Ufer (Barreira) lag, so musste der Dampfer durch zwei dem Ufer entlang laufende Männer nach und nach in Landnähe gezogen werden mittelst Taue vom Vorder- und Hinterdeck aus; war dies geschehen, so wurden die Tauenden an einem Baumstamm befestigt.

Der Holzconsum an Bord des „Augusto“ belief sich auf ungefähr 150 Scheiter per Stunde; der Preis des Holzes betrug damals auf dem ganzen Amazonenstrom einheitlich: 30 $ 000 (circa 75 Fr.) per 1000 Scheiter.

Wir fahren bisweilen stundenlang, ja halbe Tage, ohne eine einzige Wohnung anzutreffen; soweit das Auge reicht: Bäume an Bäume, die nicht gestatten, einen Blick landeinwärts zu werfen. Von Palmen und andern im untern Stromgebiet vorkommenden Baumarten nenne ich als die bemerkenswerthesten:

1) Die Miriti-Palme (eine Art Fächerpalme);

2) die Assahy-Palme, welche Früchte trägt, wovon der Assahy-Saft (siehe Seite 37) bereitet wird;

3) die Mary-Mary oder Murú-Murú (strauchartig), welche besonders häufig am Marañon, respective im peruanischen Gebiet vorkommt;

4) die Embauba-Palme.

Handelsproducte liefernd, seien erwähnt:

1) Der Caoutchoucbaum, portug. Seringueira, von

welchem der Gummi oder Caoutchouc, portug. Seringa, in Brasilien unter dem Namen Borracha oder Gomma elastica in den Handel kommend, gewonnen wird. Die Caoutchouc-Sammler und Verarbeiter des Stoffes werden Seringueiros genannt; es sind meistentheils Mestizen (Abkömmlinge von Weissen und Indianern).

Der Caoutchoucbaum erreicht eine Höhe von 20 bis 40 M., misst etwas über 1 M. im Durchschnitt und hat einen schlanken Stamm.

Erntezeit: August bis Anfangs Januar, d. h. in der trockenen Jahreszeit.

Zubereitungsprocess: Der Seringueiro bringt mittelst eines kleinen Beiles etwa zwanzig Hiebe am betreffenden Baum bei; aus jedem dieser Einschnitte quillt eine milchartige Flüssigkeit, die Seringa, hervor, welche abgekocht und trocknen gelassen sich bald zu einer compacten, zähen Masse verwandelt und den Caoutchouc abgibt, wie derselbe in Handel kommt. Die Form der Borracha ist verschieden, meistens ist sie rund im Amazonas, in Gurupá und Porto de Moz dagegen länglich.

Je nach Qualität werden drei Sorten unterschieden:

a) Borracha fina (fein),
b) Borracha entre-fina (mittelfein),
c) Borracha Sernamby (geringste Qualität).

Erst nachdem die Seringa aufgeschnitten ist, wird die feine von der mittelfeinen Sorte geschieden; erstere ist glatt und gelbweiss, letztere braun und mit zahlreichen Schrunden versehen. Der beim Kochen des Stoffes zurückbleibende Abgang liefert das sog. Sernamby, die geringste Caoutchoucart, welche von Farbe schwarzbraun und von schwammiger Form ist.

Die Cambebas-Indianer am Solimões nannten den Gummi: „Cau-uchú". Wahrscheinlich stammt daher das Wort Caoutchouc?

Es wird am ganzen Amazonenstrom Gummi gefunden. Hauptdistricte für den Artikel sind das obere Flussgebiet, sowie die Nebenflüsse Rio Negro, Madeira, Purús und Javary. Wir luden davon an Fracht grössere Quantitäten am obern als am untern Amazonas ein.

2. Cacao. Der Cacaobaum wächst im Amazonasgebiet grösstentheils wild. Er erreicht eine Höhe von 20—40 Fuss. Die wichtigsten Cacaopflanzungen (der sogenannte „Cacoal imperial") befinden sich in der Gegend zwischen Santarem und Obidos, ferner in Cametá am Tocantins. Der Baum trägt zweimal im Jahr Früchte, in den Monaten December/Januar und Mai/Juni. Die Früchte werden in reifem Zustande gepflückt. Die Zubereitung des Cacao's für den Export erfordert keine andere Arbeit, als dass man die in den 6—8 Zoll langen, ovalförmigen Früchten enthaltenen und von einem zähen, weisslichen, süsslich schmeckenden Schleim umgebenen Bohnen (25—40 Stück in einer Frucht beisammen) enthülst und an der Sonne trocknen lässt.

Die beste Sorte wird in Pará und Maranhão cultivirt. Der Cacao ist nächst dem Gummi der verbreitetste Ausfuhrartikel.

3. Der Castanienbaum, portug. Castanheira, ist ein stattlicher Baum von 24—30 M. Höhe. Er wächst überall am brasilianischen Amazonas wild, kommt dagegen im peruanischen Flussgebiet nicht vor. Die Frucht, Castanha genannt, sitzt in einer cocosnussähnlichen Kapsel zu 12 bis 16 Stück beisammen und ist von einer zähen Rinde umgeben. Die Ernte findet zur Zeit des Hochwassers

(März, April) statt. Die Castanha kommt nach Manáos und Pará auf den Markt, wird theils als Esswaare verkauft, theils weiterhin versandt. Das grösste Absatzgebiet für dieselbe sind die Vereinigten Staaten, England und Russland; im Handel ist sie unter dem Namen „Castanha“, „Brazil Nut“, „Brasil-“ oder „Para-Nuss“ bekannt. Es wird auch Oel daraus gepresst. Sie schmeckt ähnlich wie die europäische Nuss, nur ist sie etwas ölig.

Eine feinere Abart ist die sogenannte Sapucaya.

Hauptdistricte: Coary und Teffé am Solimões, Cametá am Tocantins.

4. Die Cocospalme. Cultur spärlich. Gesehen in Teffé am Solimões. Die Cososnüsse kommen auf den Markt nach Pará.

Dies sind die wichtigsten Ausfuhrproducte des Amazonasgebietes; von den andern Erzeugnissen werde ich bei Gelegenheit ein Wort sagen.

Fortsetzung der Reise. 19. November. Wir passirten heute die berüchtigten Pedras (Riffe) „Morona“, so benannt, weil im Jahre 1862 die peruanische Corvette „Morona“ daselbst Schiffbruch litt.

Nachmittags fuhren wir in den Rio Negro ein, wichtiger Nebenfluss zur Linken des Amazonenstroms. Der Name „Rio Negro“ d. h. „schwarzer Fluss“ rührt von der Farbe seines Gewässers her, welche in der That eine dunkle, ja man kann sagen, schwarze ist. Auffallend ist beim Zusammenfluss von Rio Negro und Amazonenstrom der Unterschied in der Färbung der beiden Gewässer: Eine deutliche, scharfe Demarcationslinie trennt den schmutzig braunen, reissenden Amazonas (von hier an Solimões genannt) vom träge dahin fliessenden, schwarzen Rio Negro. Ich konnte dies Phänomen auf der Rückreise, bei Beginn

der Regenzeit, noch deutlicher wahrnehmen; der Rio Negro soll nämlich zur Zeit der Hochwasser eine dunklere Farbe annehmen als während der Vazante. Caoutchouc und Piassaba sind die wichtigsten Producte des Rio Negro-Gebietes. (Piassaba ist die grobe schwarze Faser einer Palmenart, dient zur Verarbeitung von Bürsten, Matten, Tauwerk u. dgl.) — Mit dem Orinoco ist der Rio Negro durch den Cassiquiare verbunden.

Eine Stunde nach Einfahrt in den Rio Negro ankerten wir im Hafen von Manáos und hatten nunmehr eine Strecke von circa 1000 Seemeilen (ab Pará gerechnet) in 8 Tagen zurückgelegt.

Manáos, das ehemalige Barra do Rio Negro, heutzutage die Hauptstadt der Provinz Amazonas, liegt am linken Ufer des Rio Negro, 10 englische Meilen von dessen Mündung entfernt. Von den Bewohnern des Alto Amazonas wird Manáos schlechtweg „a Capital“ genannt. Von Bord aus ist nur ein kleiner Theil der 5000 Einwohner zählenden Stadt sichtbar wegen der üppigen Vegetation, von der sie umgeben ist. In erster Linie zeichnet sich die Kathedrale durch ihre (zwar relative) Schönheit aus; der Bau derselben dauerte volle neun Jahre, da er Mangels an Geld, nachdem schon begonnen, sistirt werden musste, bis neue Subsidien anrückten.

Von Freunden in Pará war ich an ein deutsches und an ein englisches Haus in Manáos empfohlen. Wie überrascht war ich nun, als, kaum nachdem der Dampfer geankert hatte, ein Herr an Bord stieg, welcher, seinem Aussehen nach zu schliessen, ein Ausländer war. Und richtig war es ein Deutscher (Hamburger), der Chef eben dieses Handelshauses, für das ich einen Brief hatte, der nun, von meiner Ankunft im voraus benachrichtigt, mir bis

auf's Schiff entgegenkam. Wir begaben uns sofort zusammen in die Stadt, wo mich Herr G.... seinem Associé vorstellte. Ich verbrachte einen sehr gemüthlichen Abend in Gesellschaft der beiden Hamburger, Inhaber eines bedeutenden Import- und Exportgeschäftes.

Die Stadt Manáos ist auf Hügeln gebaut, welche durch Brücken mit einander verbunden sind. In der Regenzeit, wenn die Schluchten voll Wasser stehen, soll die Stadt inmitten der exuberanten Tropenvegetation einen äusserst malerischen Anblick gewähren, wie mir meine Bekannten sagten. Gegenwärtig ist die Landschaft wüst und dürr infolge der Secca. Ich sah hier die Königspalme (Palmeira imperial), die ich schon von Pernambuco her kannte. Die Strassen sind mit rothen Steinen gepflastert und mit Kerosene-Lampen erleuchtet — Gas ist noch nicht bis hierher gedrungen. Die Hauptstrasse der Stadt ist die Rua Brazileira, in welcher sich die wichtigsten Läden und Bureaux befinden.

Die Bevölkerung von Manáos besteht aus Brasilianern, Portugiesen, Mulatten, Indianern und einigen wenigen Fremden. Neger sind nur vereinzelte hier. Dermalen befinden sich viele durch die Secca bis da hinauf verschlagene Cearenser hier, welche als Lastträger oder Schiffsarbeiter ihren Unterhalt verdienen. In den Haushaltungen verrichten Tapuyos-Indianer (Mädchen und Jungen) allerhand Dienste; sie sprechen unter sich die „Lingua geral“ oder Tupí, verstehen zwar zuweilen auch etwas portugiesisch.

Für die kleine Fremdencolonie (einige Deutsche, Franzosen und Engländer, keine Schweizer, soviel ich weiss) ist der Aufenthalt in Manáos, offen gestanden, sehr einförmig. Gesellschaftliche Vergnügungen gibt es wenig und beschränken sich dieselben auf einige von dem

„Excellentissimo Senhor Presidente“ oder andern officiellen Persönlichkeiten veranstaltete Bälle und Dilettanten-Theatervorstellungen; dagegen spielen religiöse Feierlichkeiten, wie Processionen, Kirchenfeste, Praesepios (deren ich in Pernambuco sah) eine grosse Rolle im manaoensischen Leben.

Es erscheinen in der Stadt drei Zeitungen, von welchen „O Commercio do Amazonas“, mit täglicher Ausgabe, die beste und verbreitetste ist.

Manáos hat ein heisses aber gesundes Klima und ist völlig frei von der am obern Amazonenstrom so fürchterlichen Mosquitoplage. Dieser Umstand soll dem schwarzen Rio Negro-Wasser (resp. der Ursache der schwarzen Wasserfarbe) zu verdanken sein, welches von einer von den an den Ufern wachsenden Bäumen ausgehenden Substanz imprägnirt sei, und diese Substanz sei es, welche die Mosquitos (Piúns) tödte.

Manáos ist Stapelplatz für die Producte des gesammten Amazonasgebietes und Centrum des Dampfschiffverkehrs auf dem Amazonenstrom und dessen Nebenflüssen. Die Dampfer der Amazonasgesellschaft gehen nach folgenden Richtungen ab:

1. auf dem Amazonenstrom:
   a) nach Pará, dreimal monatlich; Fahrdauer stromaufwärts 5—7, stromabwärts 4—5 Tage;
   b) nach Iquitos (Perú), einmal monatlich; Fahrdauer 10—12 Tage, abwärts 8—9 Tage;
2. auf den Nebenflüssen:
   a) Rio Madeira, einmal monatlich, bis San Antonio;
   b) Rio Purús, einmal monatlich, bis Hyutanahan;
   c) Rio Negro, jeden zweiten Monat, bis Santa Isabel;
   d) Rio Juruá, jeden zweiten Monat, bis Marary.

Es verkehren ferner monatlich Particular-Dampfer (je einer) zwischen Manáos, Iquitos und Pará, sowie auf dem Rio Madeira und Purús. Brasilianische Händler befahren in Canoes den Rio Branco (linker Nebenfluss des Rio Negro) bis in's venezuelanische Gebiet und bringen von dort Producte nach Manáos. Bei meiner Durchreise waren zwei Männer soeben von dieser Fahrt zurück eingetroffen. — Der Rio Branco wurde im März 1882 durch Richard Payer (Bruder des Nordpolfahrers) befahren.

Mit Europa besitzt Manáos blos eine directe Dampferverbindung durch den jeden dritten Monat abgehenden Steamer der „Red Cross Line" von Liverpool; er ist der einzige, welcher von Europa aus so weit in das Innere Brasiliens eindringt und, nachdem er seine Ladung, die grösstentheils aus Borracha besteht, eingenommen, direct, ohne Umlad oder Halt in Pará, nach England segelt. Diese Dampfer werden zuweilen insgesammt von dem englischen Haus Brocklehurst & Co. befrachtet.

20. November. Ich spazierte am Morgen in der Stadt umher. Gern hätte ich den in der Nähe befindlichen Wasserfall („a Cachoeira grande") besucht, aber es fehlte mir an Zeit; meine Bekannten trösteten mich übrigens mit der Aussage, dass sich der Ausflug durchaus nicht lohne, da der Wasserfall durch die anhaltende Trockenheit in seinem Volumen stark reducirt sei. Ich stellte mich bei obgenanntem englischen Hause mit dem Empfehlungsschreiben von Pará vor und wurde daselbst freundlich empfangen. Der Gérant führte mich in den Borracha-Lagerräumen herum, so dass ich Gelegenheit hatte, die Waare in ihren verschiedenen Arten zu sehen und kennen zu lernen.

Kurz vor unserer Abfahrt am Abend wurde uns das

unerwartete Vergnügen zu Theil, den Dampfer „Obidos“, welcher seiner Zeit bei Iquitos auf den Sand gelaufen war und über drei Monate in der Klemme gesteckt hatte, wieder anlangen zu sehen.

Am Morgen des 22. passirten wir die Mündung des Rio Purús. Der Purús (Nebenfluss zur Rechten) ist von Wichtigkeit wegen der in seinem Gebiet in grossem Maassstab betriebenen Caoutchouc-Ausbeute; er hat eine beträchtliche Ausdehnung und soll nach Aussage des englischen Forschers Chandless, welcher in den Jahren 1864/65 den Fluss 1800 englische Meilen weit (bis zum 10. Grad südl. Br.) hinauffuhr, fast ganz mit Dampfern schiffbar sein.

Gegenwärtig wird der Purús durch Dampfer bis zur Station Hyutanahan befahren.

Mittags hielten wir beim Sitio Anory an, welches in einer Einbuchtung bei einem kleinen See liegt. Wir sahen dort Alligatoren in Unzahl.

23. November. Wir steuerten in den Rio Badajoz ein (schmaler Nebenfluss des Solimões), bis wir nach dreistündiger Fahrt auf demselben das Sitio Nazareth erreichten, eine höchst einfache, auf Pfählen zum Schutz gegen die Ueberschwemmungen während der Regenzeit erbaute Wohnung. Dach und Wände des Hauses sind aus Palm- und Bananenblättern zusammengefügt. Wir wurden von den Insassen des Sitio in freundschaftlicher Weise empfangen und mit einer Tasse Kaffee bewirthet. Der Mann treibt bedeutenden Handel mit Pirarucú-Fisch, Schildkröten etc., die er nach Manáos versendet; ausserdem cultivirt er Zuckerrohr, Cacao und Bananen.

Das Wetter war heute ausnahmsweise den ganzen Tag trübe und verhältnissmässig kühl (22—23° R.). In der Nacht regnete es.

24. November. Nachmittags kamen wir in Coary an, einem Städtchen am See gleichen Namens (früher hiess es Villa Alvelos). Wir gingen sofort an's Land und statteten zunächst dem Ortsvorsteher, welcher ein Paraenser ist, einen Besuch ab. Hernach traten wir ungenirt in mehrere andere Wohnungen ein, einfache Lehmhütten, wie die meisten dortigen Häuser. Die Zimmer haben keine Decke, sondern befinden sich unmittelbar unter dem Sparrwerk; die Fussböden sind mit rohen Pflöcken belegt, nur in einem „vornehmern" Hause traf ich als besonderen Luxus einen Backstein- oder sogenannten „Plättliboden". Die Leute schaukelten sich, die Cigarette im Munde, gemächlich in der Rede (Hängematte) -- es war Sonntag, doch mögen sie sich auch an den Werktagen schwerlich überarbeiten! Nach der Landessitte schüttelten sie uns gleich beim Eintreten freundlich die Hand und boten uns in Ermangelung eines Stuhls die Hängematte an: „para descansar-nos" d. h. „damit wir ausruhen könnten".

Die Ortschaft ist weitläufig gebaut und die Wohnungen liegen zerstreut; ringsum dehnen sich Wald und Wiese aus. Miranhas-Indianer versehen Hausdienste.

26. November. Schöne Weiden und gut unterhaltene Fazendas (Farmen mit Castaniencultur) deuten an, dass wir uns einer fruchtbaren und bevölkerten Gegend nähern; in der That befinden wir uns nunmehr in der Castanha-Region. Nach einem Halt beim Sitio Izidoro fuhren wir in den Fluss Teffé ein. Der Rio Teffé, einer der kleinern Nebenflüsse des Solimões zur Rechten, bildet, bevor er sich in denselben ergiesst, einen See (Lago Teffé), an dessen rechtem Ufer die Stadt Teffé liegt. Im Hochsommer sind sowohl Flüsschen als See fast ganz ausgetrocknet; die Dampfer sind alsdann genöthigt, im Ama-

zonenstrom zu bleiben, resp. auf Entfernung von 3—5 englischen Meilen von der Stadt, und Passagiere und Güter müssen in Booten weiter befördert werden. Wir fanden im Rio Teffé genügende Tiefe vor ($1\frac{1}{2}$—$3\frac{1}{2}$ Braças = $3\frac{1}{8}$ — $7\frac{3}{4}$ M.), doch für alle Vorsorge liess der Capitän die Maschine langsamer arbeiten, und die Lootsen steuerten auf's Behutsamste, indem sie beständig sondirten. Wir kamen glücklich durch und ankerten Nachmittags 3 Uhr vor Teffé.

Teffé, auch Ega genannt, ist die bedeutendste und blühendste Ortschaft am Fluss zwischen Manáos und Iquitos. Obgleich sie nicht mehr als einige hundert Einwohner zählt, wird sie dennoch von den Brasilianern in den Rang einer „Cidade" (Stadt) erhoben; sie geniesst einzig und allein im Alto Amazonas dieses Vorrecht. Andere Ortschaften wie z. B. Coary und Cudajaz sind „Villas" (Flecken), kleinere Orte werden „Povoação" oder „Freguezia" benannt.

Ein furchtbares Gewitter entlud sich kurz nach unserer Ankunft, so dass auf einen Besuch am Land von vornherein verzichtet werden musste. Ich werde deshalb Details über die Stadt anlässlich der Rückreise bringen. Trotz des abscheulichen Wetters kamen mehrere Tefféer-Kaufleute in ihren Booten angefahren, um Briefe und Waaren in Empfang zu nehmen und Cargo zu bringen.

Die Bewohner von Teffé und Umgegend beschäftigen sich hauptsächlich mit der Castanhacultur und dem Piracúfang, treiben auch etwas Viehzucht.

Bei stockfinsterer, regnerischer Nacht fuhren wir ab. Bald darauf sahen wir in der Ferne Lichter auftauchen; wie sich nachher herausstellte, gehörten sie dem Dampfer „Villa Bella" an, welcher auf der Rückfahrt von Iquitos

nach Pará begriffen war. Die üblichen Begrüssungssignale wurden gewechselt; da, plötzlich befanden wir uns in der „Beira“ (Ufereinschnitt), d. h. wir wären auf dem schmalen Paraná (Canal), durch den wir fuhren, bei der Dunkelheit, die nicht einmal die Uferumrisse wahrnehmen liess, beinahe gegen Land gerannt — keine Haarbreite hätte gefehlt! Im nächsten Augenblick war das Schiff leicht gestrandet. Die Maschine wurde gestoppt, und ein mit den Lootsen und einigen Matrosen bemanntes Boot stiess ab, um beim „Villa Bella“ Rath zu holen und die richtige Route auszukundschaften, denn wir hatten momentan den Curs verloren. Nach einer Weile kehrten die Leute zurück, und nachdem die Sachlage, wo wir uns eigentlich befanden und wie wir wieder in das richtige Fahrwasser gelangen konnten, hinlänglich bekannt war, liess der Capitän mit vollem Dampf rückwärts steuern, doch erst nach mehreren vergeblichen Versuchen gelang es, das Schiff flott zu machen. Wir waren für diesmal mit dem Schrecken davongekommen!

— — — — — — — — — — — —

27. November. Ein nebeliger Morgen, der sich jedoch nach und nach aufklärte, folgte auf die unheimliche Nacht. Der Fluss ist hier zu beiden Seiten durch schroffe Abhänge von rothem Lehm begrenzt, von welchen sich ab und zu Schollen loslösen und in's Wasser hinabkollern, mitunter sogar Bäume nachreissend. Die Ufer sind dicht bewaldet; die Embaubas- und Paxiubas-Palmen sind vorherrschend. Papageien (kleinere Art, sogen. Periquitos) und roth und gelbe Aras flogen vorbei, auch Tukane und Guaribas (Affen) zeigten sich im Wald.

In Teffé hatte die Fahrt durch die einsame, weite Wald- und Wasserwildniss des Solimões begonnen. Das

Flussgebiet zwischen Teffé und Tabatinga ist der uncivilisirteste und am spärlichsten bevölkerte Theil des Amazonas. Je weiter flussaufwärts wir kommen, um so vereinzelter werden die Ortschaften, um so ärmlicher und primitiver die Wohnungen; es sind schlechte Palmhütten oder vielmehr Verschläge, in welchen der Amazonasbauer mit seiner Familie wohnt.

Die Uferbewohner treiben sammt und sonders etwas Handel. Sie halten grosse Holzvorräthe für die vorbeifahrenden Dampfer und erhalten durch dieselben Manufacturwaaren und Lebensmittel (Reis, Mandiocamehl, Carne secca etc.), welche sie an die Leute im Orte und an die Indianer verkaufen. An Zahlungsstatt bekommen sie jedoch von ihrer Kundschaft nicht baares Geld, sondern Landesproducte (Borracha, Pirarucú etc.) und diese senden sie als Deckung consignationsweise an ihre Lieferanten in Manáos und Pará. Es ist also lediglich Tauschhandel. Baares Geld circulirt in den kleinern Ortschaften und Sitios des Alto Amazonas factisch kein anderes als das, welches durch den Holzverkauf eingeht.

Auf unserer Reise kamen die Händler gewöhnlich an Bord und unterhielten sich eingehendst mit dem Capitän und uns. Im fernen Amazonas bildet die Ankunft eines Dampfers stets ein wichtiges Ereigniss; er ist der Ueberbringer von Waaren und — Weltneuigkeiten — durch die Zeitungen und Briefe. Der Capitän suchte die Leute zu einer Ladung von Producten für seinen Dampfer zu überreden; es wurden alle Chancen eines günstigen oder ungünstigen Verkaufes in Manáos oder Pará lebhaft besprochen. Die erste Frage der Händler lautete jeweilen: „Wie stehen jetzt die Borracha- und Pirarucú-Preise?“ Oft verfügte sich der Capitän zu den Leuten

an's Land, um Ladung aufzutreiben; mehr als einmal aber that er seinen Gang umsonst. Die Leute brachten tausend Gründe vor, weshalb sie keine Fracht hätten oder keine geben wollten, indem nur ein kleines Quantum bereit wäre, oder sie wiesen auf die niedrigen Preisnotirungen in Pará hin und vertrösteten den Capitän auf das nächste Mal.

Es versteht sich von selbst, dass die Capitäne der verschiedenen Dampfer sich gegenseitig möglichst Concurrênz machen; sie stehen mit den Kaufleuten und Händlern am Fluss auf befreundetem Fuss. Unserem braven Travassos kann ich das Zeugniss geben, dass er sich redlich um Fracht abmühte und die Interessen seiner Oberherren treulich wahrte.

28. November. Am Morgen ankerten wir in der Nähe eines kleinen See's, Lago Uará. Der dort wohnende Brasilianer kam per Canoe angefahren, brachte Waaren und lud uns ein, mit ihm auf den Fischfang zu gehen. Wir folgten mit Vergnügen dieser Einladung. Bevor wir in den See gelangten, an dessen Ufer ein grosses Sitio liegt, hatten wir ein hübsches, sehr schmales Igarapé zu durchfahren. Wir machten binnen kurzer Zeit eine sehr ergiebige Beute an verschiedenen Fischen, worunter der Sorubim ein besonders schmackhaftes Gericht zum Mittagsmahl lieferte. Die Gegend gefiel mir gut; ich fand darin etwelche Aehnlichkeit mit der Landschaft unserer Schweizerseen. Die Ufer sind mit niederem Wald bedeckt. Die Fahrt vom Solimões bis an's Ende des See's dauerte 20 Minuten, in der Breite mag sie etwa 5 Minuten betragen. Wir sahen eine Menge prachtvoller Vögel und Schmetterlinge. Zur Zeit der Vazante (September-October) ist der Lago Uará völlig ausgetrocknet.

In der Nacht passirten wir das Dorf (Villa) Fonte Boa. In der Nähe dieser Ortschaft mündet der Rio Juruá in den Amazonenstrom. Der Juruá, ein Nebenfluss zur Rechten, wird durch die Amazonasgesellschaftsdampfer jeden zweiten Monat befahren bis zur Station Marary (Distanz circa 500 Seemeilen).

29. November. Abends gelangten wir an die Mündung des Rio Jutahy (Nebenfluss zur Rechten) und hielten während mehrerer Stunden vor einer bedeutenden Factorei, um Holz zu laden. Es halfen bei dieser Arbeit Miranhas-Indianer (Männer und Weiber).

Nachts stand die Temperatur noch auf 22° R.

Am Nachmittag des 30. ankerten wir beim Rio Tonantins. Die Ortschaft, „Povoação“ Tonantins, liegt am Fluss gleichen Namens, auf eine Stunde Bootfahrt vom Amazonenstrom. Wir blieben an der Bocca (Mündung) vor Anker, denn bei dem ausnahmsweise niedrigen Wasserstand hätte der Dampfer unmöglich nach Tonantins gelangen können.

Ich unternahm mit den Lootsen eine Entdeckungsreise nach einem Sitio, wo jedoch Niemand anwesend war, als ein Miranha-Mädchen, welches auf unsere Frage nach den Hausbewohnern keine Auskunft gab, sondern eine Reihe unarticulirter, uns rein unverständlicher Sätze vor sich her murmelte, es sprach eben nur die Lingua geral. Wir fanden Früchte aller Art im Ueberfluss vor: Goyabas, Cajús, Bananen, und konnten uns ungestört bedienen, wurden aber so sehr von den Piúns (eine Mosquito-Art) belästigt, dass wir baldigst den Rückzug antraten. Inzwischen hatten sich die Notabilitäten des Ortes an Bord eingefunden und blieben zum Abendessen mit uns. Ich machte unter ihnen zufälligerweise die Bekanntschaft eines

soit-disant Franzosen. Dieser Herr schien sich im Lande ganz und gar nicht heimisch zu fühlen, er klagte bitterlich über das Einsiedlerleben, welches er hier, fern von jeglicher Civilisation, führen müsse und über die schlechte Nahrung. Frisches Fleisch sei selten zu bekommen, weil sämmtliches Vieh zum Consum auf den Dampfern verkauft werde und die Eingeborenen sich von Pirarucú, Schildkrötenfleisch, Reis und Farinha nähren.

Im Laufe der Nacht passirten wir die Mündung des bedeutenden Nebenflusses zur Linken des Amazonenstroms, Rio Içá oder Putumayo, welcher in der Republik Columbia unweit der Stadt Pasto entspringt. Içá ist der brasilianische, Putumayo der hispano-südamerikanische Name dieses Flusses. Der Rio Içá wurde im Jahr 1875 von einem Columbianer, Don Raphael Reyes, in Begleit des Engländers Simpson zum ersten Male per Dampf befahren. Reyes verfolgte dabei geschäftliche Interessen. Er hatte nämlich, als er im Jahr 1874 in seinem Canoe den Içá hinunterfuhr, die für den Handel wichtige Entdeckung gemacht, dass das obere Gebiet dieses Flusses sehr reich an Chinarinde sei, wovon das werthvolle Fieberheilmittel Chinin bereitet wird. Er eilte nach Rio de Janeiro, holte sich beim Kaiser die Erlaubniss zu freier Durchfuhr seiner Quina durch Brasilien, fuhr sodann genannten Strom mit zwei Dampfern hinauf und brachte eine starke Ladung Chinarinde mit zurück, welche er mit glänzendem Profit nach den Vereinigten Staaten verkaufte. Im April 1878 befand sich Don Raphael Reyes in Pará, wo dem „berühmten Iniciador der Putumayo-Schifffahrt“ ein festlicher Empfang zu Theil wurde. Im Juli desselben Jahres unternahm er eine zweite Reise nach dem Içá. Einer unserer Lootsen erzählte, er habe diese aben-

teuerliche Fahrt in seiner Eigenschaft als „Pratico“ mitgemacht, es sei ihm aber von allen Nebenflüssen des Amazonenstroms, die er kenne, kein so tückischer Geselle je vorgekommen als dieser da, weil dessen Wasserstand täglich wechsle und er zahlreiche Sandbänke berge; die Dampfschifffahrt sei somit ungemein erschwert. Zuverlässige Angaben über diesen Strom, sowie die genaue Aufnahme seines ganzen Laufes verdankt man dem französischen Forscher und Marinearzt Dr. Jules Crevaux, den ich später in Pará sah. Ich will über dessen Reise in Kürze Folgendes berichten:

Dr. Crevaux reiste am 29. März 1879 an Bord des brasilianischen Dampfers „Canuman“ von Pará ab, erreichte die Mündung des Içá am 15. April und fuhr diesen Fluss bis nach Cuemby (etwas nördlich vom Aequator) hinauf, wo er am 12. Mai anlangte. Obgenannter Raphael Reyes hatte daselbst ein Depot von Chinarinde errichtet; einer seiner Dampfer, der „Tundama“, war seiner Zeit etwas weiter flussaufwärts vorgedrungen bis nach dem Punkt Cantinelo, ging dort aber in dem plötzlich über Nacht eingetretenen Hochwasser unter! In Cuemby hatte die Dampfschifffahrt ein Ende. Dr. Crevaux setzte die Reise per Canoe und theilweise zu Land fort, bis er in wenigen Tagen via Rio Guineo und Dorf Limon die Gewässer des Japurá (Nebenfluss des Amazonenstroms zur Linken) erreichte und, diesen letztern hinunterfahrend, wieder in den Amazonenstrom gelangte. Crevaux ist der erste und bis jetzt einzige Europäer, der den Rio Japurá in seiner ganzen Ausdehnung befahren hat.

An der Mündung des Içá in den Amazonenstrom steht der aus einigen elenden Hütten bestehende Weiler Santo Antonio do Içá, wo einige brasilianische Zollbeamte

stationirt sind, behufs Erhebung der Eingangszölle auf den von Columbia kommenden Waaren; einzig die von Reyes passiren frei.

Von Tonantins bis an die Içámündung sind es sechs Stunden Canoefahrt.

Der Içá hat keine Stromschnellen.

Die „Quineros“ von Pasto, welche Chinarinde nach Brasilien bringen, nehmen ihre Route via Rio Içá, kehren jedoch via Rio Napo nach Columbia zurück, indem sie, von Brasilien herkommend, bis zur Mündung des Napo den Dampfer benützen können, von wo aus noch ein Monat erforderlich ist, um via Rio San Miguel den Rio Guames und von dort die acht Tagereisen von Quito entfernte Stadt Pasto zu erreichen, während die Fahrt per Canoe den Içá stromaufwärts vier Monate in Anspruch nehmen würde. Eine Dampferlinie besteht eben bis zur Stunde noch nicht, weder auf dem Napo, noch auf dem Içá.

1. December. Bei vorgerückter Abendstunde kamen wir in São Paulo de Olivença an, eine unbedeutende, aber hübsch gelegene Ortschaft am rechten Ufer des Solimões. Die Häuser dieses Dorfes liegen auf hoher „Barreira“ (mit diesem Ausdruck werden im Amazonas die steilen Flussufer bezeichnet). In der Nähe von São Paulo de Olivença ergiesst sich rechter Hand der Rio Jandiatuba in den Solimões; dieses Flüsschen gehört zu den „Aguas pretas“ d. h. „schwarzen Gewässern“ wie Rio Negro, Jutahy u. a.

Wir nehmen täglich an Fracht und für eigenen Consum eine grosse Zahl Schildkröten ein, welche besonders von Teffé flussaufwärts einen gangbaren Handelsartikel bilden. Die grossen (Tartarugas) werden 3 Fuss lang, 2 Fuss

breit und wiegen bis 30 Kg.; sie kosten 2—6 $000 = 5 bis 15 Fr. per Stück. Die kleinen (Tartaruginhas) sind faustgross oder kleiner und liefern ein delicates Gericht. Die Eier sind ebenfalls schmackhaft, aber etwas schwer verdaulich, da sie sehr fett sind. Dass das Schildkrötenfleisch dem europäischen Magen nicht zuträglich sei, wie vielfach behauptet wird, habe ich persönlich nicht erfahren; ich ass reichlich davon auf dem Amazonenstrom und befand mich vortrefflich dabei.

3. December. Früh Morgens hielten wir beim Sitio Capacete, um Holz einzuladen, welche Arbeit durch Ticunas-Indianer bewerkstelligt wurde. Mittags passirten wir den Grenzfluss zwischen Brasilien und Perú, Rio Javary (Nebenfluss zur Rechten), welcher durch drei Boccas (Arme) in den Amazonenstrom einmündet.

Das rechte Ufer des Javary ist brasilianisches, das linke peruanisches Gebiet.

Bei der ersten Bocca und zugleich am rechten Ufer des Solimões liegt Sitio São José de Javary, woselbst kurzer Halt gemacht wurde. Etwas später hielten wir bei einem an der dritten Bocca gelegenen Sitio; dasselbe ist ein einfacher, auf Pfählen ruhender Verschlag, dessen Wände aus Palmblättern bestehen. In der Nähe befindet sich eine grosse Maniocpflanzung. Die Umgegend ist von Ticunas- und Cambebas-Indianern bewohnt.

Nachmittags 2 Uhr ankerten wir vor der Festung und Ortschaft Tabatinga, welche am linken Flussufer an der Grenze von Brasilien und Perú liegt. [In den Provinzen Pará und Amazonas sind folgende befestigte Plätze (Fortes): Pará, Macapá, Obidos und Tabatinga.]

Tabatinga, seit dem Jahre 1776 ein militärischer Posten, „A celebre e mais heroica fortaleza, o nosso baluarte

contra o Perú" („Die berühmte und heldenmüthigste Feste, unser Bollwerk gegen Perú") von den Brasilianern genannt, besitzt zum Schutz gegen eine etwaige Invasion peruanischerseits ein Dutzend bedrohlich am Ufer aufgepflanzter Kanonen (ob sie wohl geladen sind?) und eine Garnison, worin beinahe auf jeden Soldaten ein Officier kommt! Die Kaserne ist neu und stattlich.

Von Bord aus erblickt man auf dem hohen Flussufer einzig ein weisses Schilderhaus und die Kanonenmündungen — nur keine Angst davor. — Die Kaserne liegt im Hintergrund; rechts dehnt sich die kleine Ortschaft (Povoação) aus, welche lediglich aus einem von einem wüsten Platze umschlossenen Häuser-Carré besteht.

Alsbald nach unserer Ankunft kamen die Militärbehörden, Zollbeamten und mehrere Civilisten an Bord, um die üblichen Grenzformalitäten zu erledigen.

Der Platzcommandant von Tabatinga, „O illo. Senhor João Ignacio d'Olivença Cavalléro, Capitão Commandante", durchmusterte mit Amtsmiene die Schiffspapiere und visirte die Pässe sämmtlicher Passagiere. Hierauf wurden bei einigen Flaschen Pale-Ale, welche der Capitän credenzte, die „Novedades" (Neuigkeiten) des Langen und Breiten besprochen. Die Bewohner von Tabatinga, welches 2078 Seemeilen von Pará entfernt liegt, sind mit Nachrichten gar spärlich bedacht, denn mit Ausnahme der zwei Dampfer-Escales monatlich besteht absolut keine andere Verbindung mit der Küste. Die brasilianischen Officiere und Beamten, welche, wie es häufig geschieht, mitten aus dem grossartigen Treiben der Hauptstadt Rio heraus in dieses abgelegene Nest versetzt werden, betrachten es auch als eine Art Verbannungsort, und da mögen sie so Unrecht nicht haben, denn kaum

anderswo am Amazonas gibt es einen trostlosern Aufenthalt als diesen; die Umgegend selbst trägt ein monotones Gepräge, da sie aus lauter niedrigem Busch- und Grasland besteht und nicht die reiche Vegetation aufweist, die man sonst am Amazonenstrom zu sehen gewohnt ist.

Ich begleitete den Schiffscommissär nach der Wohnung des Postmeisters, dem er die Briefe überbrachte, wo zugleich das Postbureau ist. Wir betraten ein ödes Gemach im Erdgeschoss, welches auch jeglichen Comforts entbehrte. Der Fussboden bestand aus getretenem Lehm; das Zimmer hatte keine Decke. Eine Hängematte nebst Mosquitovorhang, ein wurmstichiger Tisch mit wackligen Beinen, ein hölzerner Koffer zum Aufbewahren von Kleidungsstücken, Büchern etc. bildeten das gesammte Mobiliar. Hühner und andere ungebetene Gäste spazierten unbehelligt ein und aus! Ungefähr so sieht es hier überall aus, und geben mir die beim kurzen Besuch des Ortes empfangenen Eindrücke zu obigen Erörterungen Anlass.

Die Mosquitos sind eine arge Plage in Tabatinga. Die Gattin des bekannten † L. Agassiz berichtet in ihrer Reisebeschreibung vom Amazonas (1865), dass, als sie in Tabatinga bei anbrechender Nacht an's Land ging, um den Ort zu besichtigen, sie von ihrem Vorhaben, der Mosquitos wegen, geradezu abstehen musste, und die Einwohner hätten ihr den gütlichen Rath ertheilt, schleunigst umzukehren, wenn sie nicht diesen blutdürstigen Insecten, welche sich, sobald die Sonne untergegangen ist, in zahllosen Schwärmen über das Land verbreiten, zum Opfer fallen wollte! So schlecht erging es uns allerdings nicht, freilich verweilten wir nur kurze Zeit am Lande.

Der Hauptherd dieser Landplage, wie man die Mosquitos füglich nennen kann, ist das obere Flussgebiet, besonders die Gegend zwischen Teffé und Iquitos. Wie ich mehrmals zu beobachten Gelegenheit hatte, waren, während der Dampfer an den Sitios oder Ortschaften am Solimões vor Anker lag, die Schiffswände buchstäblich schwarz von Mosquitos; in erhöhtem Maasse war dies jeweilen in den Abendstunden der Fall, weniger dagegen während der Fahrt selbst.

Es unterscheiden sich im Amazonas drei Arten:

1. Der Piúm, in Perú Mosquito genannt, ein winzig kleines Insect, kaum grösser als ein Stecknadelknopf, welches aber, so unscheinbar es ist, einen äusserst schmerzhaften und durch die Dauer der Injection quasi giftigen Stich versetzt, indem man den Schmerz erst dann spürt, nachdem es schon einige Secunden wirksam war. Es entstehen sofort sogenannte Blutstropfen, welche unerträgliches Jucken verursachen und sich nicht selten durch Reiben übeln; nach der Heilung bleiben lange noch schwarze Punkte an den betreffenden Stellen zurück; so sah ich Leute, die in Folge der Piúnsstiche, welchen sie beständig ausgesetzt sind, im Gesicht total gesprenkelt waren, als ob sie Pockennarben trügen.

Der Piúm erscheint blos am Tage und räumt bei anbrechender Dämmerung seinem Rivalen das Feld, nämlich:

2. Dem Carapanã, in Perú Zancúdo genannt. Der Carapanã (engl. Sanguinary Mosquito) sticht nicht minder empfindlich als der Piúm, doch ist sein Stich nicht von schlimmen Folgen begleitet. Die Ticunas-Indianer bezeichnen ihn mit dem Namen: „Ah!“

3. Der Maruím, eine dem Piúm ähnliche Art.

Die Mosquitos treten während der Regenzeit myriadenweise, im Sommer spärlicher auf. Ohne Musquiteira (Netz) am Lande zu schlafen wäre ganz unmöglich! Von Manáos flussabwärts sind die Mosquitos nicht so lästig wie im Alto Amazonas; die Piúns kommen nicht mehr vor, dagegen wimmelt es auf dem Juruá von Maruíns, welche, wie ein Mitreisender mir erzählte, einst während der Regenzeit den Passagieren so sehr zusetzten, dass diese wie toll auf dem Verdeck hin und her rannten und alles Mögliche anwandten, dieser furchtbaren Quälgeister los zu werden.

Die Indianer reiben sich zum Schutz gegen die Mosquitostiche am ganzen Körper mit Fett ein.

Im Wald und Wiesenland treten die Carapatos oder Zecken auf, ferner der Mucuím, in Perú Ysanguí genannt, ein kleines Insect, dessen Stich heftiges Brennen auf der Haut verursacht. Ich hatte davon besonders in Coary und Teffé zu leiden. Ein kurzer Gang durch Busch und Mattland genügt, um mit Mucuíns über und über bedeckt zu werden.

In Manáos und Umgebung tritt die „Formiga de fogo“ (Feuerameise) auf, welche wie Nadeln sticht.

Ich erwähne ausserdem die unzähligen andern Ameisen, welche zuweilen strichweise wie Heuschreckenschwärme auftreten, ferner die Tausendfüssler, Scorpione, grossen Spinnen und Sandflöhe (Bichos).

3. December. (Forts.) Die Grenze der Territorien von Brasilien und Perú wird durch eine steile Böschung am Ufer gebildet, an welcher Stelle ehemals der peruanische Militärposten Letitia stand, der jetzt aber geräumt ist.

In der Nacht erreichten wir Loreto, die erste Ortschaft in der Republik Perú. Mehrere Passagiere schifften

sich an Bord des „Augusto“ ein, um sich nach Iquitos zu begeben, unter diesen auch der Gobernador (Vorsteher) von Loreto. Unter „Gobernador“ denkt man sich wohl eine hohe und wichtige Persönlichkeit, doch unser neuer Passagier, Gouverneur über die aus einem Dutzend halb im Zerfall begriffener Hütten bestehende Ortschaft (die Wohnung des Gobernadors und die des brasilianischen Consuls machen eine solide Ausnahme!) imponirte nicht in dem Grade wie sein Titel; es war vielmehr ein schlichter, einfacher, dabei aber gebildeter Mann.

Von Loreto an sind wir im spanischen Element. Senhor Travassos de Rosa führte indess, als Capitän eines brasilianischen Dampfers, die Unterhaltung bei Tisch natürlich stets in portugiesischer Sprache. Komisch war es anzuhören, wie die Brasilianer portugiesisch, die Peruaner aber spanisch sprachen; dennoch verstanden sich beide Theile gegenseitig vollkommen, da die beiden Sprachen grosse Aehnlichkeit miteinander haben. Mir selbst war das Portugiesische nach dem längern Aufenthalt in Brasilien geläufiger als das Spanische, doch kam ich mit letzterem auch zurecht, Dank dem frühern Studium desselben bei Magister Reuille in Basel.

4. December. Am Morgen hielten wir vor der Mündung des Flüsschens Caballo-Cocha. Die Ortschaft gleichen Namens liegt eine halbe Stunde davon entfernt an einem See. Die Flussufer sind mit mannshohem, schneidigem Schilfgras, sogenannter Canna brava, bewachsen. Der Wald ist undurchdringbar für Jeden, der sich ohne Machete (starkes Hackmesser zum Bahnhauen) in das Dickicht hinein wagen würde. Mehrere peruanische Händler schifften sich hier ein.

Abends lauschten wir dem von den Peruanern unter

Guitarre-Begleitung aufgeführten Gesang der „Paraguaya“.

Ich gebe nachstehend den spanischen Text dieses zur Zeit des Paraguay-Krieges spielenden Liedes; dasselbe handelt von einer Paraguayitin, welche den Verlust ihres in der Schlacht gefallenen Geliebten betrauert.

La Paraguaya.

1. En idioma Guarany
Una jóven paraguaya
Tristes endichas ensaya
Cantando en el harpa así.

2. Llora llora urutaú
En las ramas del Yatay
Ya no existe el Paraguay
Donde nascí como Tú.

3. En el dulce Lambará
Feliz era en mi cavaña
Vino la guerra en su zaña
No ha dejado nàda en pié.

4. Lo mataron los Cambas
No pudiendo lo rendir
Fué el último en salir
De Curuzú y Humaytá.

5. Porque ai! Cielos! no morí
Cuando me estrecho triumfante
Entre sus brazos! Mi amante
Despues de Gurupaity.

6. Padre, Madre, Hermanos, ai!
Tudo en el mundo hei perdido
En mi corazon partido
Solo amargas penas hay!

7. De un verde Urapitá
Mi novio que combatió
Como héroe en el Timbó
Al pié sepultado está!

8. Rasgado el blanco tipoy
Llevo en señal de mi duelo
En aquel sagrado suelo
De rodillas siempre estoy.

5. December. Beim Sitio Sancudo, wo wir Mittags anhielten, stiessen wir zum erstenmale auf wilde, aber gutmüthige Indianer vom Stamme der Yaguas. Das Zusammentreffen geschah folgendermassen:

Ich stieg an's Ufer und, bevor ich mich im Wald recht umgesehen hatte, standen plötzlich, wie aus der Erde gewachsen, zwei Indianer vor mir da. Der Immediato war inzwischen auch hinzugekommen. Vereint trachteten wir den Indios begreiflich zu machen, dass sie am Holzladen Hand anlegen sollten. Sie hörten nicht auf unsere

Worte, sondern rannten spornstreichs davon, waldeinwärts. Alles Rufen fruchtete nichts — fort waren sie. Ich verfolgte die Indianer ein Stück weit, musste die Jagd aber bald, ohne meinen Zweck erreicht zu haben, aufgeben, da der schmale Pfad ein jähes Ende nahm — wenigstens für nicht an Urwaldwege gewöhnte Augen —, und das von den Regengüssen des Inverno (Winters) durchweichte Terrain, sowie Parasiten und kreuz und quer herumliegende Baumstämme den Marsch ungeheuer erschwerten.

Nach einer Weile kam der Dueño (Herr des Sitio), ein Peruaner, in seinem Canoe angefahren, und in demselben Augenblicke tauchten wohl zwanzig Indianer aus dem Dickicht auf, wo sie sich bisher versteckt gehalten hatten. Sie machten sich emsig an's Holzladen, denn sie fürchteten den gestrengen Dueño, der sie auch wirklich ob ihrer Trägheit tüchtig ausschalt.

Die Yaguas sind keine Menschenfresser, sondern harmlose (domesticados) und schüchterne Wilde, die froh sind, wenn man sie in Ruhe lässt. Sie sind von mittlerer Statur, haben eine hellbraune bis gelbe Hautfarbe und eine platte Nase. Das tiefschwarze, straffe Haupthaar tragen sie kurz geschoren, den Bart raufen sie aus. In der Kleidung treiben sie keinen Luxus, sondern gehen nackt, mit Ausnahme eines Gürtels, der sog. Bambanilla von Bast um die Hüften und eines ebensolchen Bandes um die Stirn; die Weiber sind mit einer kattunenen Schürze bekleidet. Um das Handgelenk tragen sie Amulets von Schlangenhäuten, Zähnen und Knochen. Unter den ältern waren einige tätowirt. Die Yaguas sprechen ein besonderes Idiom. Ihre Kenntniss des Spanischen beschränkt sich auf wenige Worte, worunter in erster Linie „Aguardiente“, d. h. „Feuerwasser“ figurirt, welches eine magische

Wirkung auf sie ausübt! Ein peruanischer Passagier machte uns über diese Indianer verschiedene interessante Mittheilungen; so berichtete er, dass sie sich von Bananen, Fischen und Macachera (Maniocwurzel) nährten und im Walde auf blosser Erde schliefen. Sie hätten eine solche Körperwärme, dass, wenn sie sich am Abend an einem feuchten Orte zum Schlafen niederlegten, die betreffende Stelle am nächsten Morgen bei ihrem Erwachen vollkommen trocken sei, und sie dessungeachtet nachher von Rheumatismus nicht im mindesten geplagt würden!

Die Yaguas leben weit im Innern des Landes; es gibt welche, die vom obern Putumayo-Fluss aus Ecuador her nach den Ufern des Amazonenstroms kommen — also aus einer sehr grossen Entfernung —, wenn die Regenzeit und der Mangel an Lebensmitteln sie nach den Ansiedelungen treiben.

Es wurden nicht weniger als 8000 Scheiter Holz in Sancudo geladen. Die Indianer schafften fleissig und wurden von Zeit zu Zeit mit einem Schluck „Feuerwasser“ gestärkt, um ihren Eifer aufrecht zu erhalten.

Ich will hier Einiges über die wichtigsten andern im Amazonasgebiet lebenden Indianerstämme anführen:

Schon in Manáos trifft man Indianer an, die Tapuyos; es sind „Indios mansos“ oder „domesticades“ d. h. „sanfte, civilisirte Indianer“, welche allerlei kleine häusliche Dienstleistungen verrichten. Weiter flussaufwärts sind die Miranhas, Ticunas und Cauxanas, welche als Lastträger, zum Holzladen und dergleichen verwendet werden. Unter den Miranhas gibt es wiederum verschiedene Stämme, von denen ein jeder seine besondere Sprache hat. Sie leben am Rio Japurá und in Columbia. Man trifft sie auf 40 Tagereisen (Canoefahrt) von Teffé am obern

Japurá an. Die Miranhas haben ein angenehmes Aeussere und sind die gelehrigsten, in den Ortschaften des Alto Amazonas im Dienste der Brasilianer weitaus verbreitetsten Indianer. Viele von ihnen sprechen jedoch nicht portugiesisch, sondern nur die Lingua geral. Sämmtliche Händler und Seringueiros (Caoutchoucsammler), welche Indianer in ihrem Dienste halten, müssen daher nothwendigerweise mit dieser Sprache vertraut sein. Alle Indianer, von denen vorstehend die Rede war, sind „Indios mansos“, unterschieden von den „Indios bravos“ oder „wilden Indianern“, deren Zahl nicht festgestellt ist und die im Innern des ungeheuren, zum Theil noch unerforschten Landes und an den Nebenflüssen des Amazonenstroms wohnen, wohin noch keine Weissen je gedrungen sind. Es gibt darunter noch viele Antropophagen (Menschenfresser). Von den Passagieren, die schon im Innern gereist waren, wurden haarsträubende Geschichten über die Indios bravos erzählt: so wurden die Maxurunas, welche den obern Lauf des Rio Javary und vornehmlich die Gegend zwischen diesem Flusse und dem Ucayali bewohnen, als eine äusserst wilde und kriegerische Kannibalenhorde geschildert. Im Jahre 1875 wurde eine brasilianische Commission, welche behufs Grenzregulirung zwischen Brasilien und Perú den Javary hinaufgefahren war, von den Maxurunas heimtückisch überfallen und fast bis auf den letzten Mann niedergemetzelt; ferner ermordeten diese Indianer erst kürzlich einige Bewohner des Sitio Capacete in der Nähe von Tabatinga, das wir am 3. December passirten. Die Maxurunas gebrauchen als Waffen die sogenannte Zarabatana, eine Art Blasrohr von 20 Fuss Länge, sowie Bogen und Pfeile, welch' letztere sie mit dem berüchtigten Urarí vergiften. Von

den Brasilianern werden sie „Barbudos“ (Bärtige) genannt, ihrer struppigen Bärte wegen, die ihnen ein wildes, greuliches Aussehen geben.

Hin und wieder wagen sich brasilianische Händler in die kleinern Nebenflüsse und versuchen mit den Wilden Handel zu treiben und ihnen die Anfänge der Civilisation beizubringen; sie bringen ihnen Manufacturwaaren und Quincaillerie-Gegenstände (buntes Glaswerk, Spiegelchen, Korallen u. dgl.), welche sie gegen Landesproducte (Caoutchouc, Fische u. a.) umtauschen.

Neger und Mulatten werden am Amazonenstrom im Gegensatz zu den brasilianischen Küstenstädten in auffallend geringer Zahl angetroffen, von Manáos flussaufwärts so zu sagen gar nicht mehr.

Verzeichniss der wichtigsten im Gebiet des Amazonenstroms und dessen Nebenflüssen lebenden Indianer-Stämme.

1. Tapuyos trifft man „domesticados“ in Manáos, Serpa etc. an;
2. Miranhas trifft man „domesticados“ in Coary, Teffé etc. bis Tabatinga an.

   Wilde Stämme der Miranhas trifft man am obern Japurá und Içá, sowie in Columbia an;
3. Munduroucus: am Rio Tapajoz; ein kriegerisches Volk;
4. Caripunas: am Rio Madeira und Rio Negro;
5. Múras: am Rio Madeira und Rio Purús;
6. Marauás: am Rio Juruá und Rio Jutahy;
7. Cauxanas: am Rio Tonantins;
8. Cambebas: in São Paulo de Olivença;
9. Passés: am Rio Teffé und in São Paulo de Olivença;

10. Ticunas: „domesticados“ in São Paulo de Olivença und Tabatinga angetroffen; zwischen Teffé und Loreto.
11. Marúbos: am Rio Javary;
12. Maxurunas: am Rio Javary und in der Gegend zwischen Javary und Ucayali;
13. Yaguas: angetroffen „domesticados“ in Sancudo und Pebas (Perú);
14. Orejones: in Pebas (Perú);
15. Piros oder Chontaquiros: } am obern Ucayali in
16. Conibos: } Perú; sie stehen mit den Peruanern in Handelsverkehr;
17. Campas oder Antis: am obern Ucayali;
18. Cachibos: am obern Ucayali und Pachitéa in Perú; es sind Kannibalen;
19. Jívaros: } am Rio Napo, Pastassa und Bobonaza in
20. Záparos: } Ecuador.

In der Nacht vom 5./6. December langten wir in Pebas an, einer kleinen, am Flüsschen Ambi-yacu, eine Meile oberhalb dessen Einmündung in den Marañon gelegenen Ortschaft. Die Ufer des Ambi-yacu prangen in üppigster Vegetation.

Eine beträchtliche Zahl Passagiere schiffte sich hier an Bord des „Augusto“ ein, u. A. ein Engländer, der britische Vice-Consul in Iquitos. Die peruanischen Reisenden führten ihren ganzen Haushalt mit sich: das Bett resp. eine Matratze (die Hängematte ist in Perú weniger gebräuchlich als in Brasilien), ferner Decke, Machete, Canoe etc.

In Pebas bedient man sich schmaler Rindencanoes oder Piroguen, die mittelst Pagaien, d. s. schaufel-

förmige, einige Fuss lange, aus hartem Holz geschnitzte Ruder, in Bewegung gesetzt werden.

6. December. Das Wetter hellte sich heute wieder auf, nachdem es die letzten Tage bedeckt und regnerisch gewesen war. Wir passirten Abends die Mündung des Rio Napo, eines wichtigen, in Ecuador entspringenden Nebenflusses.

Der Rio Napo wurde von dem amerikanischen Naturforscher James Orton im November und December 1867 von Quito aus per Canoe bis nach Pebas am Amazonenstrom befahren; ferner ebenso von Quito aus im Jahre 1880 durch den Forschungsreisenden und dermaligen französischen Vice-Consul in Guayaquil, Charles Wiener. Die Fahrt den Napo hinunter nach dem Marañon soll der Stromschnellen und wilden Indianer (Jívaros und Záparos) wegen schwierig und gefahrvoll sein.

Die Gegend von Pebas an stromaufwärts weist eine schöne und mannigfach wechselnde Vegetationsfülle auf; riesige Lianen (Trepadeiras) bilden ein förmliches Laublabyrinth. Der Sonnenuntergang war, wie gewöhnlich unter diesen Breiten, prachtvoll; der Horizont schimmerte in den schönsten Farben und würde für einen Maler ein herrliches Gemälde abgegeben haben.

Noch eine Nacht verbrachten wir an Bord und kamen am nächsten Morgen, den 7. December, in Iquitos, unserem Reiseziel, der letzten Station der brasilianischen Dampfer, an.

Ehe ich die Reiseschilderung fortsetze, will ich einen kurzen Rückblick auf die hiemit beendigte Amazonenstromfahrt werfen:

Wenngleich die Reise von Pará bis Iquitos, eine Strecke von 2419 Seemeilen, die wir in 26 Tagen zurück-

legten, etwas lang und anstrengend war, so bereue ich doch keineswegs, meine Reise so weit ausgedehnt zu haben — im Gegentheil. Ich fand den obern Amazonenstrom noch interessanter als den untern. Erst im Alto Amazonas bekommt man einen richtigen Begriff von der immensen Wassermasse dieses Stromgebiets, welches bei einem Flächeninhalte von rund 4½ Millionen Q.-Km. eine Bevölkerung von blos 450,000 Einwohnern hat. (Bei dieser Angabe sind die beiden Provinzen Pará und Amazonas verstanden.)

In diesem ungeheuren Gebiete bilden die Flüsse die einzige Communication; Landrouten existiren durchaus keine.

Die Thierwelt ist zahlreich vertreten: in den Wäldern hausen der Jaguar (Onça), der Tapir (Anta), das Peccari etc., ferner Affen der verschiedensten Arten, Papageien, Aras, Tukane, Mutuns und eine Menge anderer Vögel. Im Wasser tummeln sich Boutos (Delphine), Schildkröten, verschiedene Fischarten, worunter der Pirarucú, der Peixeboi oder Lamantin, der Sorubim das schmackhafteste Fleisch liefern. Krokodille (Jacarés) trafen wir in grösserer Zahl im untern und mittlern Stromgebiete an. Man unterscheidet zwei Hauptarten:

1. Jacaré-uassú, die grösste, häufig vorkommende Species, welche eine Länge von 4—6 M. erreicht;

2. Jacaré-tinga, von 1½ M. Länge.

Wenn die Regenzeit im Anzug ist, ziehen sich die Alligatoren mehr und mehr vom Amazonenstrom in die Nebenflüsse, Seen und Igarapés.

Weder Vampyre, welche Nachts dem am Lande Schlafenden das Blut aussaugen, noch Schlangen habe ich auf der Amazonasreise gesehen; unter den letztern

kommen die Boa constrictor und die Anaconda vor, beides Riesenschlangen, die jedoch nicht giftig sind; sehr gefürchtet und giftig sind dagegen die Klapperschlange, von den Brasilianern Cobra Cascavela genannt, die Jararacá, beide ebenfalls in Pernambuco und Bahia vorkommend, ferner die Surucucú.

Die Schmetterlinge sind in mannigfaltigen Arten und in den prächtigsten Farben vertreten. Ich habe leider keine nach Europa bringen können, da die wenigen Exemplare, die ich während der Reise fing, schon an Bord vollständig durch die Ameisen vernichtet wurden.

Colibris, portug. Beija-flôr d. h. Blumenküsser, die man so häufig in Brasilien sieht, wo sie ihrer prachtvollen Farbe wegen als Schmuck der Damenhüte verwendet werden, traf ich auf dem Amazonenstrom keine an.

Wir hielten uns beständig in solcher Nähe des Ufers, dass wir alle Gegenstände deutlich unterscheiden konnten. Die Flussufer sind durchweg mit dichtem, hohem Walde bewachsen, wodurch jegliche weitere Fernsicht in's Land hinein unmöglich gemacht ist. Die Palmen, unter welchen die Miritipalme, die über 100 Fuss hoch wird, vortheilhaft in's Auge fällt, kommen auf der Strecke von Pará bis Manáos zahlreicher vor als weiter stromaufwärts. Im peruanischen Gebiete findet sich eine ähnliche Vegetation wie in Brasilien, doch überwiegen dort die kolossalen Lianen (Trepadeiras). Am Solimões ist der Wald streckenweise lichter und niedriger, die Ufer fallen steil ab, so dass zur Zeit der Enchente, d. h. wenn der Fluss im Steigen begriffen ist (im November und December), sich ganze Erdschichten ablösen und sammt Baum und Strauch in's Wasser hinabrollen. Grosse Vorsicht ist bei der Fahrt unbedingt geboten, da fortwährend lose Grasmassen, Pflanzen

und Baumstämme mit dem Strome treiben, welche, wenn der Dampfer damit in Collision geräth, denselben erheblich schädigen können und immerhin Hemmnisse unangenehmer Art bilden.

Der Fluss ist von Manáos an aufwärts bedeutend schmäler; im peruanischen Gebiet macht er starke Biegungen. Einige der Paranás (Canäle) sind so schmal, dass kaum zwei Dampfer nebeneinander fahren können; es wird daher, um Collisionen zu vermeiden, welche auch sehr selten sind, von den Lootsen und Capitänen die Regel beobachtet, dass gewisse Canäle nur von den stromaufwärts gehenden und andere nur von den stromabwärts gehenden Dampfern befahren werden, z. B.: von Breves aufwärts fährt man durch den Canal Aturia, abwärts durch den Canal Pracaxis. Ferner haben sich stromaufwärts gehende Dampfer nahe am Ufer zu halten, stromabwärts gehende dagegen in der Mitte des Flusses.

Die Particulardampfer sind nicht wie die Compagniedampfer (der Amazonas-Gesellschaft) betreffs Aufenthaltes in den Ortschaften und Sitios an eine bestimmte Zeit gebunden, sondern ihr Bleiben und Gehen ist von den Umständen abhängig, je nachdem mehr oder weniger Güter aus- oder einzuladen sind. Sie nehmen weitaus den grössern Theil ihrer Fracht am obern Amazonenstrom ein, da das untere Flussgebiet schon durch die Compagniedampfer dreimal des Monats befahren wird.

Ich kaufte mir in Pará vor Abreise nach dem Amazonas die Karte von José Velloso Barreto nebst dazu gehöriger Erläuterung, welche die ganze Route von Pará bis Iquitos darstellt und worauf sämmtliche Flüsse, Flüsschen und Seen, sämmtliche Inseln, Ortschaften und Sitios verzeichnet stehen, so dass ich die Reise genau verfolgen konnte.

An den Sitios und kleinern Ortschaften kommen, sobald der Dampfer geankert ist, die Kaufleute an Bord, um ihre Briefe in Empfang zu nehmen und die für sie bestimmten Waaren selbst in ihr Canot zu laden. Gleichzeitig werden die mit dem Dampfer zu befördernden Briefe dem Capitän oder dem Commissär übergeben; dieselben müssen natürlich Posttaxe zahlen. (Die Brieffrancatur beträgt in ganz Brasilien 1 Testão oder 25 Cts.)

Von wichtigen, im Amazonasgebiet vorkommenden Holzarten nenne ich das Páo-ferro (zum Häuserbau verwendet), das Jacarandá (Palisander, feines Tischlerholz), das Palo de cruz (für Stöcke). An Früchten gibt es im Amazonas jahraus, jahrein eine grosse Verschiedenheit; ich nenne in erster Linie die Banane, Abiú, Abacate; dann die Orange, Manga, Goyaba oder Guava, aus welcher eine süsse Gelée, Doce de Goyaba genannt, bereitet wird, die ich seiner Zeit in Pernambuco kostete; schliesslich die Pupunha, den Assahy, Cajú, aus dem der Vinho de Cajú, ein blutreinigendes Mittel, und Doce de Cajú (Süssigkeit) bereitet werden, die Wassermelone und die süsse Kartoffel. Die meisten der genannten Früchte kannte ich schon von Pernambuco her.

Viehzucht wird hauptsächlich im untern Flussgebiet, von Pará bis Obidos, getrieben; am Solimões selbst ist der Viehstand sehr minim und die Dampfer laden Vieh, welches sowohl für die Ortschaften im obern Flussgebiet, als auch für den eigenen Consum bestimmt ist.

In Bezug auf die Kost darf man auf dem Amazonenstrom nicht zu wählerisch sein. Bald nach der Abfahrt von Manáos war an Bord des „Augusto" kein frisches Rindfleisch mehr vorhanden und kein Brod bis zu unserer Ankunft in Iquitos. Eine Bäckerei auf einem Amazonas-

dampfer! Das wäre doch etwas zu viel verlangt! Als Fleischkost hatten wir von Manáos an einzig Pirarucú, Carne secca und Schildkröte, welch' letztere auf alle möglichen und unmöglichen Arten, gebraten, gesotten oder als Ragout, aufgetischt wurde. Statt des Brodes wurden Soda-Biscuits (Schiffszwieback) und Farinha de mandioca (Maniocmehl) gegessen. Die Farinha bildet neben dem Feijão preto oder der schwarzen Bohne und der Carne secca ein Hauptnahrungsmittel in Brasilien.

Der Manioc- oder Cassavastrauch erreicht eine Höhe von 6—8 Fuss und wird in ganz Brasilien angebaut. Er kommt in zwei Arten vor:

1) als Mandioca mansa oder Aipim,
2) als Mandioca brava.

Die Wurzeln des Maniocstrauchs sind es, welche die wichtigen Nahrungsmittel liefern:

1. Die Wurzel der Mandioca mansa, in Perú „Yuca dulce“ genannt, wird wie unsere Kartoffel gekocht und gegessen. Ich glaube, die Benennung „Macachera“, die ich auf der Reise in Perú hörte, ist mit Yuca identisch.

2. Die Wurzel der Mandioca brava enthält einen giftigen Saft. Um sie geniessbar zu machen, wird sie auf einer Mühle zu einem faserigen Mehl zerrieben. Dieses wird unter einer Presse von dem giftigen Safte befreit, die zurückbleibende Masse auf einer Pfanne durch Umrühren geröstet und kommt alsdann in körniger Form als „Farinha de mandioca“ oder kurzweg „Farinha“ in den Handel. Die Farinha wird auch zu Brei (Pirão) gekocht und so gegessen. Sie darf bei keiner brasilianischen Mahlzeit fehlen; eher würden die Brasilianer des Brodes entbehren als der Farinha. „De gustibus non est disputandum!“

Ebenfalls ein Lieblingsgericht der Brasilianer ist die Feijoada, d. s. schwarze Bohnen, die mit Carne secca und Speckstückchen zusammengekocht sind und mit Zusatz von Farinha gegessen werden.

An Unterhaltung und Abwechslung fehlte es, wie gesagt, während der Fahrt nicht. Die Mehrzahl der Reisenden auf dem Amazonenstrom sind brasilianische Kaufleute oder Händler, welche „fazendo negocios", d. h. „Geschäftchen machend", beinahe das ganze Jahr auf dem Wasser sind. Auffallend ist die im Allgemeinen geringe Zahl weiblicher Passagiere; unser Dampfer „Augusto" hatte auf dieser Reise nur zwei Senhoras an Bord: eine Brasilianerin, welche nach Obidos reiste und später eine Peruanerin auf der Strecke von São Paulo de Olivença bis Iquitos. Ich greife hier vor, wenn ich sage, dass die nämliche Brasilianerin uns auch wieder bei der Rückfahrt, von Obidos bis Pará, mit ihrer Gegenwart erfreute.

Die Jahreszeit war für die Reise insofern günstig, als die starke Hitze, welche von Juli bis October herrscht, etwas nachgelassen hatte, und die Regenzeit erst im Anzug war. Bis Teffé hatten wir fast immer schönes Wetter. Hernach war die Witterung veränderlicher; häufig stellten sich starke Gewitter ein. Der Dampfer schien nicht niet- und nagelfest gebaut zu sein, denn mehr als einmal geschah es, dass mein Bett vom Regen, der durch Fenster und Decke in die Cajüte eindrang, total durchnässt war, so dass ich mich zum Schlafen auf die Reisedecke legen musste.

Nach dieser Abschweifung nehme ich den Reisebericht wieder auf:

Iquitos liegt, auf der Barreira gebaut, am linken Ufer des Marañon. Die Entfernung von Pará beträgt 2419 Seemeilen.

Ich hatte von Pará einen Empfehlungsbrief an einen in Iquitos residirenden Franzosen, den ich mich beeilte sofort aufzusuchen. Herr M. empfing mich in zuvorkommendster Weise und lud mich ein, die Mahlzeiten während meines dortigen Aufenthaltes bei ihm einzunehmen. An den kleinern Orten in Südamerika, wo keine Hôtels sind, was auch in Iquitos der Fall ist, wird stets solche Gastfreundschaft ausgeübt. Ich nahm das Anerbieten von Herrn M. gerne an und freute es mich, hier so fern von der Küste einen Europäer zu treffen.

Die Bevölkerung von Iquitos, welches die bedeutendste Ortschaft im peruanischen Flussgebiete des Marañon ist, beläuft sich auf circa 2000 Einwohner und besteht aus Peruanern, Indianern, einigen Brasilianern, Portugiesen, Amerikanern und Engländern. Deutsche und Schweizer mangeln gänzlich.

Obgleich die Häuser, mit Ausnahme einiger wenigen öffentlichen Gebäude und des britischen Vice-Consulats (Steinbauten), schlichte, einstöckige Palm- und Lehmhütten sind, so ist doch der Gesammteindruck, den man von der Stadt erhält, ein viel günstigerer als der von Tabatinga. Gepflastert sind die Strassen nicht, sondern ganz und gar in ihrem Naturzustand belassen, resp. mit Gras überwachsen; beleuchtet sind sie durch Oellaternen, welche aber so zu sagen nie angezündet werden, weil, wie man mir sagte, das Oel so übel rieche! Bei einem Gang durch die Ortschaft während der Regenzeit soll es nichts Aussergewöhnliches sein, dass man — die ebenso unerwartete als auch unliebsame Begegnung mit einem Alligator mache! — Darum heisst es wohl aufzupassen, wo man hintritt! Dicht am Städtchen beginnt der Mato virgem (Urwald) und setzt dem Spaziergänger bald ein Ziel.

Die Peruaner sind ein ganz anderer Schlag Leute als die Brasilianer; sie scheinen lebhafter und aufgeweckter als die letztern. Zwischen Einheimischen und Fremden herrscht ein ungezwungener, freundschaftlicher Ton; am Abend sitzen die Leute vor den Häusern, denn ein Verbleiben im Zimmer wäre der Hitze und namentlich der Mosquitos wegen kaum erträglich. Es sollen häufig Tertulias und Bailes (Abendgesellschaften und Tanz) stattfinden. Herr Johnston, britischer Vice-Consul in Iquitos, theilte mir mit, er sei fast jeden Abend zu einer solchen Festlichkeit geladen.

Die Volkssprache in Iquitos ist neben dem Spanischen das Inca, ein Gemisch von Spanisch und Quíchua.

Die Nahrungsmittel der untern Classen sind: Bananen, Pirarucú und Manioc (Macachera). Eine kleine süsse Bananenart, die sog. Zuckerbanane, wird in Iquitos cultivirt.

Lebensmittel müssen zum grössten Theil von Manáos und Pará bezogen werden. Bleibt der Dampfer durch irgend welchen Zufall einmal länger als gewohnt aus, so kann Hungersnoth eintreten. Die Zufuhr von Westen beschränkt sich auf wenige Artikel: Kaffee, Tabak (der peruanische Tabak ist vorzüglich, jedoch sehr stark), Sarsaparrilla (Arzneistoff) und hauptsächlich auf den Import von Strohhüten von der zwanzig Tagereisen westwärts von Iquitos, jedoch noch diesseits der Cordilleren gelegenen Stadt Moyobamba.

Die Exportartikel von Iquitos bestehen in Gummi, Kaffee, Tabak, Schildkrötenfett (Manteca de charapa), Pirarucú, Sarsaparrilla. Die oben erwähnten Strohhüte, welche in Moyobamba fabricirt werden, kommen unter dem Namen „Chapéos de Chile“ in den Handel und werden nach

Pará und Pernambuco ausgeführt. Feine Sorten werden selbst in Iquitos bis 25 Sols (100 Fr.) bezahlt und sollen qualitativ den Panamá- und Guayaquilhüten nicht nachstehen.

Steuer in Iquitos. Sämmtliche Getränke, sowohl brasilianischer als peruanischer Provenienz, zahlen bei der Einfuhr „Derechos municipales“ (Gemeindesteuer), so z. B. zahlt ein Fass Wein 1 Sol, eine Flasche Cachaça (Schnaps) 4 Reales.

Die peruanische Provinz Loreto, wovon Moyobamba Hauptstadt und Iquitos Haupthafen am Marañon sind, ist frei von Aus- und Einfuhrzöllen, d. h. alle Waaren und Producte, welche aus dieser Provinz via Amazonenstrom nach Pará oder den Zwischenstationen ausgeführt oder umgekehrt von Pará u. s. w., auch wenn europäischen Ursprungs, auf derselben Route nach der Provinz von Loreto eingeführt werden, bezahlen weder Aus- noch Eingangszoll. So kommt es, dass manche Manufacturwaaren in Iquitos etc. billiger einstehen als selbst in Pará oder Manáos; die Differenz wird zwar durch die hohe Fracht beinahe aufgewogen.

Um bei Ankunft des Dampfers von Iquitos in Manáos und Pará nachzuweisen, dass die aus Ober-Perú importirten Waaren effectiv peruanischen Ursprungs seien und demnach zollfrei eingehen, müssen die bezüglichen Connossamente vom brasilianischen Consul zu Loreto certificirt sein. Zur Verhütung des Schmuggels ist jeder Dampfer von zwei Angestellten der Alfandega (Zoll) von Belem und Manáos begleitet, den sogen. Guardas, welche Controle zu führen, d. h. darauf zu achten haben, dass die von Pará, Manáos u. s. w. kommenden, für Perú bestimmten Waaren, die also zollfrei sind, nicht etwa schon

auf brasilianischem Boden ausgeladen werden und auf diese Weise den dort pflichtigen Zoll umgehen.

Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, dass selbst zwischen den einzelnen Provinzen Brasiliens, also auch zwischen Pará und Amazonas Zölle bestehen, die sogen. Direitos provinciaes.

Das Klima von Iquitos und Umgegend ist gesund; Epidemien sind selten. Die Landeskrankheiten sind: Dysenterie, Katarrh (Catarrho), Fieber (Fiebre intermittente und Terciana) und eine eigenthümliche Hautkrankheit, la Tinta genannt, die sich durch das Erscheinen von dunkeln Finnen auf der Haut charakterisirt.

In den Marañongegenden dauert die Regenzeit (Invierno) von November bis April, der Sommer (Verano) von Mai bis October.

Die peruanischen Dampfer haben in Iquitos Anschluss an die brasilianische Linie:

1. nach Yurimaguas am Rio Huallaga, einem bedeutenden Nebenflusse zur Rechten des Marañon, 1 Mal monatlich; Fahrdauer aufwärts 6, abwärts 4 Tage.

Während der Vazante (Juli—September) können die Dampfer des niedern Wasserstandes wegen nicht über Iquitos hinaus fahren; die Verbindung mit Yurimaguas geht alsdann mittelst Canoe von Statten. Zuweilen fahren auch brasilianische Particulardampfer zur Zeit der Hochwasser (März/April) bis Yurimaguas.

Yurimaguas am linken Ufer des Huallaga, dessen Besuch mir leider wegen Mangel an Zeit und Gelegenheit nicht vergönnt war, liegt 2909 Seemeilen von der Stadt Pará entfernt, ist Endstation der Dampfschifffahrt und zugleich Ausgangspunkt für die Reise über die Andes nach der Westküste, resp. via Moyobamba, Chachapoyas

und Cajamarca nach Pacasmayo am Stillen Ocean. Wenn man einen Blick auf die Karte von Südamerika wirft, so scheint die Entfernung von Yurimaguas bis zur Pacific-Küste keine beträchtliche, immerhin braucht man aber zu dieser Reise ungefähr vier Wochen, wie aus nachstehendem Schema ersichtlich ist, welches ich, weil es nicht ohne Interesse sein dürfte, anführe:

Zwei Routen führen von Yurimaguas nach Moyobamba:

a) Yurimaguas-Balsa Puerto (per Canoe auf dem Parana-pura)	6 Tage	
Balsa-Puerto-Moyobamba (zu Fuss durch Wald und Ueberschreitung des reissenden Stroms Cachiyácu	6 „	12 Tage
b) Yurimaguas - Chasuta (per Canoe auf dem Huallaga)	8 Tage	
Chasuta-Tarapoto . . .	2 „	
Tarapoto-Moyobamba (per Maulthier)	5 „	
	15 Tage	

Von diesen zwei Routen ist die via Balsa-Puerto zwar die schwierigere und gefährlichere wegen der Katarakte, Gebirge etc., dennoch aber ist sie mehr begangen als die Tarapoto-Route.

Von Moyobamba nach Chachapoyas (per Maulthier)	6 Tage	
„ Chachapoyas nach Cajamarca (per Maulthier)	6 „	
„ Cajamarca nach Pacasmayo an der Westküste	1 „	13 „
Totaltraject: Yurimaguas-Westküste . . .		25/28 Tage

Von Iquitos also 6 Tage mehr.

Ich traf mehrere peruanische Kaufleute, welche erwähnten Cordillerenübergang gemacht hatten und die aussagten, die Route biete keine besonderen Schwierigkeiten. Unser Mitpassagier an Bord des „Augusto", der Señor Gobernador de Loreto, hatte diese Andesreise schon zweimal ausgeführt; in seinen Augen war es ein „Bonito Paseo", d. h. „ein hübscher Spaziergang!" Jedenfalls ist nach dem, was ich gehört habe, die Reise länger und schwieriger als der Uebergang von Buenos-Ayres nach Valparaiso.

2ter Anschluss der peruanischen Dampfer in Iquitos: via Nauta, das an der Mündung des Rio Ucayali liegt, den Ucayali hinauf bis Sarayacu, ehemalige Jesuitenmissionsstation, 1 Mal monatlich; zur Zeit der Hochwasser bis Yarinacocha; Fahrzeit bis Sarayacu stromaufwärts 8, stromabwärts 4 Tage; Fahrzeit bis Yarinacocha 12 Tage.

Unter den peruanischen Nebenflüssen des Amazonenstroms ist der Ucayali der grösste und wichtigste.

Der Franzose Paul Marcoy schildert in seinem Werke: „Voyage à travers l'Amérique du Sud, de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique" in höchst interessanter und humoristischer Weise seine Reise von der West- nach der Ostküste Südamerika's quer durch den Continent: Er ging vom peruanischen Hafen Islay aus, reiste über Arequipa und Lampa nach der alten Incastadt Cuzco, von dort via Urubamba und Echarati nach dem Ucayali; befuhr diesen Fluss, bis er bei Nauta den Amazonenstrom erreichte, dem er dann in seiner ganzen Länge bis nach Pará am Atlantischen Ocean folgte. Da Marcoy die Fahrten auf dem Ucayali sowohl als auch auf dem Amazonenstrom per Canoe ausgeführt hat, so ist als sehr wahrscheinlich anzunehmen, dass diese Reise zu einer Zeit stattfand, da die

Dampfschifffahrt auf dem Amazonenstrom noch nicht bestand, d. h. vor dem Jahr 1853. Im ganzen Werk finden sich nämlich keinerlei Daten vor.

Ich verhehle nicht, dass ich nach all' dem Gehörten und nachdem ich einmal so weit war, starke Lust bekam, nicht nach Pará zurückzufahren, sondern über die Andes bis zum Pacifischen Ocean vorzudringen. Wäre doch von Iquitos aus die letztere Reise nur um wenige fünf Tage länger gewesen als die von Pará bis Iquitos bereits zurückgelegte.

Es liess sich aber nicht ändern!

Iquitos, den 7. December. Ich hatte hier Gelegenheit verschiedene indianische Curiositäten einzukaufen: ein Schwert (Manaca), Pfeile und Bogen von den Santa Rosa-Indianern am obern Rio Napo (Ecuador); ein indianisches Kriegs- und Festcostüm, sogen. Bambanilla, bestehend aus einem Stück groben Baumwollzeugs, das mit bunten Vogelfedern geschmückt ist, nebst dem dazu gehörigen Kopfputz; ferner einige sehr hübsche, von Vogelfedern zusammengesetzte Fächer, Pfeile und Anderes mehr von den Cachibos-Indianern am obern Ucayali und Pachitéa (Perú). Billig waren die Sachen gerade nicht, aber jedenfalls ächt. Der Händler, ein Portugiese, unterstützte seine hohe Forderung durch die Behauptung, welche ich als durchaus glaubwürdig erachte, dass er selbst in persona unter tausenderlei Gefahren und Strapazen die Gegenstände erkauft habe.

Abends fand in einer offenen, mit Pechfackeln erleuchteten Baracke eine Akrobatenvorstellung statt. Ganz Iquitos war da versammelt, um dem seltenen Schauspiel beizuwohnen, auch wir Alle hatten uns eingefunden. Die

Frauen und Mädchen waren sämmtlich weiss gekleidet. Es wurde der Chicha (ein sehr beliebtes, aus süssem Manioc zubereitetes Getränk) fleissig zugesprochen.

Nach einer, der Mosquitos wegen, halb durchwachten Nacht stand ich frühzeitig auf und trat in der angenehmen Morgenfrische eine kleine Wanderung durch das Städtchen an. In einer Hütte hiessen mich die Leute eintreten und offerirten mir Bananen.

IV. Amazonenstromfahrt (flussabwärts).

Abschied von Iquitos. — Das Indianerdorf Pebas. — Fahrt auf dem Rio Javary. — Eine nächtliche Expedition. — Bocca do Jutahy. — Pirarucú und Schildkrötenbutter. — Rio Japurá. — Stadt Teffé. — Coary. — Eine Fahrt mit Hindernissen. — Jagd auf Alligatoren. — Manáos. — Rückkunft in Pará.

---

8. December. Die Hitze war gestern und heute sehr drückend gewesen; ein starkes Gewitter brachte etwas Abkühlung. Nachmittags verabschiedete ich mich von den gastlichen Iquiteños und begab mich an Bord, wo bereits Anstalten zur Abfahrt resp. Rückfahrt nach Pará getroffen wurden. Die Güter waren sämmtlich aus- und neue eingeladen worden, welches Geschäft sehr rasch erledigt worden war, weil der tiefe Hafen von Iquitos es ermöglichte, dass der Dampfer in unmittelbarer Nähe des Ufers anlegen konnte.

Gegen 3 Uhr Abends wurden die Anker gelichtet. Ein kritischer Moment trat ein, als der Dampfer aus dem Hafen fuhr, indem derselbe bei einer Wendung infolge eines in der Nähe des Ankerplatzes befindlichen Stromwirbels pfeilschnell herumtrieb, glücklicherweise und Dank der geschickten Steuerung jedoch nicht gegen die steilen Uferhänge geworfen wurde.

Eine nach Pará reisende spanische Familie hatte sich in Iquitos eingeschifft; sonst blieb unsere Gesellschaft ganz die nämliche wie bei der Hinfahrt. Abends kreuzten wir den Compagniedampfer „Obidos“. In der Nacht wurde

behufs Holzladen bei Sitio Tepisca während mehrerer Stunden verweilt.

9. December. Unter strömendem Regen langten wir im Laufe des Vormittags in Pebas an. Es ist dies eine Aldea (Dorf) der Orejones- und Yaguas-Indianer; mit den letztern waren wir, wie aus dem Gelesenen ersichtlich, schon bekannt. Die Yaguas und Orejones wohnen in conisch gestalteten, aus Rohr und Palmblättern errichteten Hütten. Eine schmale Oeffnung oder vielmehr ein Loch, durch welches man nur „auf allen Vieren“ gelangen kann, dient als Thüre. Die Indianer sind scheu und misstrauisch; bei Annäherung eines „Blanco“ ziehen sie sich in den entferntesten Winkel der Hütte zurück.

Von Peruanern leben nur einige wenige Beamte und Händler in Pebas. Ich verblieb einige Stunden am Land, da mich diese eigenthümliche Indianeransiedelung in hohem Grade interessirte.

Exportirt werden von Pebas: Hängematten (Hamacas), Sarsaparrilla, Palo de cruz (ein sehr zähes Holz) und das berüchtigte Urarí (Pfeilgift).

Das Urarí wird von den im Gebiet des Rio Negro und Japurá wohnenden Indianern, sowie von den Ticunas am obern Putumayo aus dem Saft gewisser, ihnen allein bekannten Wurzeln und Kräuter bereitet. Es ist ein Gift von furchtbarer Wirkung, so tödtet es z. B. einen Affen innert zehn, einen Ochsen innert zwanzig Minuten! Es kommt in kleinen Töpfen verschlossen in den Handel.

Nachmittags nahmen wir in Peruaté und Camucheros Fracht ein: Gummi, Pirarucú und Schildkrötenfett.

Die Fahrt geht flussabwärts bedeutend rascher von Statten als in entgegengesetzter Richtung. Man fährt von Iquitos nach Pará in ungefähr der Hälfte der Zeit, welche

zum Zurücklegen der gleichen Strecke flussaufwärts erforderlich ist.

10. December. Früh Morgens kamen wir in Loreto an, wo wir bis gegen Abend bleiben mussten, da der brasilianische Consul sämmtliche Waaren, welche der Dampfer für Brasilien an Bord hatte, abfertigen, d. h. die zur freien Einfuhr benöthigten Certificate ausstellen musste. Ich benützte die Zeit, um einen Spaziergang in den Urwald zu machen, natürlich ohne in denselben weit eindringen zu können. Ich erhandelte bei einem Peruaner einen ausgestopften Zwergaffen, sogen. Titico, identisch mit der Art „Uistiti“ (Heepale Jacchus), von welchen zwei im zoologischen Garten zu Basel im September 1882 ausgestellt waren.

Bald nachdem wir Loreto verlassen, fuhren wir wieder in das brasilianische Gebiet ein und ankerten bei anbrechender Nacht in Tabatinga. Die Behörden kamen an Bord wie seiner Zeit bei der Hinreise. Ich ging an's Land und besuchte die „Mesa de rendas“ (Zollbureau).

Man unterscheidet in Brasilien zwischen Alfandega (Hauptzollamt) und Mesa de rendas (Zolleinnahmestelle).

Von Tabatinga aus unternahmen wir einen Abstecher nach dem Rio Javary, welchen Fluss wir bis zur Mündung des Rio Tecuahy, d. h. auf eine Strecke von circa 35 Seemeilen, die wir in 6 Stunden zurücklegten, befuhren. Die prächtig helle Mondnacht verlieh der vegetationsreichen Uferlandschaft des Javary einen erhöhten Reiz und hielt uns Alle wach; es gab so Vieles zu sehen und zu bewundern, dass wir gerne auf den Schlaf verzichteten.

Den 11. December früh Morgens ankerten wir vor Sitio Miranda am linken Ufer des Javary. Die Besitzer

dieser Factorei sind Portugiesen. Es wurde eine beträchtliche Ladung Borracha ein- und diverse Artikel, Fracht von Pará, ausgeladen, u. A. eine Singer'sche Nähmaschine. Miranda liegt gegenüber der Vereinigung des Javary mit dem Tecuahy. Weiter stromaufwärts fahren die Dampfer nicht.

Das rechte Ufer des Javary gehört, wie gesagt, zu Brasilien; die Händler haben aber meist ihre Sitios auf das linke (peruanische) Flussufer verlegt, damit sie ihre Producte, speciell die Borracha, zollfrei nach Brasilien einführen können. Sie holen zwar dieselbe grösstentheils auf dem jenseitigen (brasilianischen) Ufer, weil dieses an Borracha weitaus ergiebiger ist als das peruanische.

Das obere Gebiet des Javary ist von den wilden Horden der Marúbos- und Maxurunas-Indianern bewohnt. Eine amerikanische hydrographische Commission unter Commando des Admirals Tucker befuhr in den Sechziger Jahren den Fluss per Dampfer auf eine Strecke von 250 Seemeilen. Man glaubt, dass derselbe per Canoe auf grosse Entfernung schiffbar sei.

Wir verliessen Miranda am Nachmittag, machten bald darauf neuerdings Halt bei einer andern Factorei am linken Javary-Ufer und fuhren um halb vier Uhr wieder in den Amazonenstrom ein.

12. December. Vor Tagesanbruch kamen wir in São Paulo de Olivença an und Nachmittags in Sitio Maturá, woselbst Holz und Fracht eingenommen wurde. Spät in der Nacht erreichten wir die Mündung des Rio Tonantins. Trotzdem der Capitän die Dampfpfeife kräftig erschallen liess, kam doch Niemand angefahren. Da der noch immer niedrige Wasserstand des Rio Tonantins die Fahrt mit dem Dampfer nach der Ortschaft Tonantins

ebenso wenig zuliess wie bei der Hinreise, so beorderte der Capitän den Immediato, mit einigen Matrosen in der Schaluppe hinaufzufahren, um zu sehen, was an Fracht aufzutreiben wäre. Wir hatten jetzt nämlich einen Vorsprung gegen den Compagniedampfer, den wir seiner Zeit bei Iquitos kreuzten und der ebenfalls demnächst in Tonantins erwartet war. Ich entschloss mich, die Ausfahrt mitzumachen. Es kostete nicht wenig Mühe und Arbeit, gegen die starke Strömung im Fluss zu rudern, und dauerte über eine Stunde, bis wir an unserem Ziele anlangten. Die Ufer des Flüsschens sind von zahlreichen Igarapés (Canälen) durchschnitten. Beim Mondlicht gewahrten wir dunkle Massen im Wasser, welche aber beim Annähern des Bootes sofort untertauchten — Alligatoren — sie waren nicht zu verkennen! Da wir mitten in der Nacht im Dorf Tonantins ankamen und somit begreiflicherweise Niemanden mehr auf der Strasse antrafen (beiläufig gesagt, besteht die Ortschaft überhaupt nur aus einer einzigen Strasse), so pochten wir bei unserem guten Bekannten, dem Franzosen an. Der „Senhor Francez“ mag uns wohl verziehen haben, dass wir ihn aus seinem sanften Schlummer störten. Er schien sehr erfreut uns wiederzusehen und bot uns ein Gläschen Cachaça an. Nach langem Hin- und Herreden entschloss er sich zur Abgabe einiger Büchsen Schildkrötenfett als Fracht für den „Augusto“ und begleitete uns sogar mit seiner Ladung an Bord.

Der Rio Tonantins ist sehr schmal und hat eine ziemliche Ausdehnung. Nur während der Regenzeit fahren die Dampfer bis zur Ortschaft, weiter flussaufwärts überhaupt nicht.

In der bedeutenden Factorei an der Bocca (Mündung)

des Rio Jutahy wurde am folgenden Morgen (13. December) Ladung genommen von Borracha, Pirarucú und Schildkrötenfett. Ich drang mit den Lootsen eine kleine Strecke in den Wald ein, der in unmittelbarer Nähe des Sitio beginnt; die leidigen Mosquitos nöthigten uns aber zu baldiger Umkehr, und ausserdem mussten wir uns, so gut es ging, gegen zwei von einem benachbarten Sitio zugelaufene Bluthunde zur Wehr setzen.

Der Fang des Pirarucú-Fisches geschieht mittelst Harpunen und Bogen das ganze Jahr hindurch im Amazonas. Der Fisch tritt zahlreicher in den Monaten Juni bis December auf. Der Pirarucú ist ein wichtiges Nahrungsmittel und couranter Handelsartikel in Nordbrasilien, speciell im Amazonas und Pará; er wird gewöhnlich in Pacotes (Bündel) von 2 Arrobas verladen. (1 Arroba = 14,68 Kilogr.). Das Gewicht eines Fisches kann bis 4 Arrobas betragen. Im December 1878 variirten die Pirarucú-Notirungen in Pará zwischen 3 $ und 4 $000 (7½—10 Fr.) per Arroba.

Zubereitungsprocess des Pirarucú: Der Kopf des Fisches wird abgeschnitten, sein Körper in sogenannte „Mantas" d. h. Abschnitte von 3 Kilogr. zerlegt, welche an der Sonne getrocknet und sodann eingesalzen werden, wobei etwa 2 Pfund Salz pro Fisch nöthig sind. Hierauf werden die Mantas auf einer Pritsche zum Trocknen ausgebreitet, wo sie mindestens 5 Tage lang liegen bleiben; erst dann ist der Fisch zum Consum oder Verkauf tauglich. Auf den Schiffsconnossamenten im Amazonas werden die Pirarucú-Ladungen jeweilen per Mantas angesetzt.

Eine andere, ebenfalls in den Handel kommende Fischart ist der Peixe-boi.

Das Schildkrötenfett oder die Schildkrötenbutter, in

Brasilien „Manteiga de tartaruga“ oder „Mixira“, in Perú „Manteca de charapa“ genannt, wird aus den Schildkröteneiern, welche im Sommer an der Praira (Uferfläche) gesammelt werden, zubereitet. Dasselbe findet im Amazonas und in Pará Verwendung als Kochbutter, Oel, zu Beleuchtungszwecken, sowie zur Seifefabrikation. Es kommt, in Blechbüchsen (Latas) von circa 1½ Arrobas verschlossen, in den Handel; der Preis einer solchen Büchse war damals im December 1878: 16 $000 oder 40 Fr.

14. December. Im Laufe des Nachmittags passirten wir Sitio Caiçára, welches gegenüber der Mündung des bedeutenden Rio Japurá liegt.

Der Japurá, ein Nebenfluss des Solimões zur Linken, entspringt in Columbia und führt bis zum Eintritt in brasilianisches Gebiet den Namen Caquetá. Der Japurá wird blos durch Canoes, nicht aber durch Dampfer befahren. Es soll viel Vanille in seinem Gebiete vorkommen.

Sonderbar ist folgender Umstand: Ehe sich nämlich der Japurá in den Solimões ergiesst, sendet ihm letzterer drei Zweigflüsse zu: Furo Uaranapú, Furo Mahuana und Furo Athy-Paraná. Der Amazonenstrom speist somit seinen eigenen Nebenfluss, bevor er ihn selbst aufnimmt!

Teffé. Ich begab mich behufs näherer Besichtigung der Stadt mit dem Capitän an's Land. „Cidade“ Teffé, wo der englische Entomolog Bates 4½ Jahre und Professor Agassiz 6 Monate zubrachten, besitzt an Sehenswürdigkeiten zwei Schulen, Camara municipal und eine Kirche, welch' letztere ich besuchte. Die Strassen sind mit Oellampen erleuchtet. Die Häuser der bemittelten Classe bestehen aus Rohr und weissgetünchtem Lehm und sind ebenso wohnlich eingerichtet als die in Manáos.

Jedes Haus ist von einem wohlgepflegten Obst- und Gemüsegarten umgeben. Da Teffé auf Wiesengrund liegt, so standen damals (zu Beginn der Regenzeit) die Wege theilweise unter Wasser, und Planken waren in den Strassen für die Fussgänger gelegt.

Der See (Lago Teffé) hat seit unserem Besuch im November unbedeutend an Grösse zugenommen. Auf dem jenseitigen Ufer des See's liegt die Ortschaft Nogueira, wo jedoch die Dampfer niemals anlegen.

15. December. Unsere Ankunft in Coary heute Nachmittag fiel wiederum auf einen Sonntag wie das erste Mal. Ich stattete einem Coaryenser-Kaufmann, dessen Bekanntschaft ich in Manáos gemacht hatte, in seiner Wohnung einen Besuch ab, spazierte hernach eine Strecke weit auf einer grossen, sumpfigen und mit Baumstümpfen bedeckten Wiese, welche sich neben der Ortschaft hinzieht. Letzterer Umstand, resp. die Baumstämme, beweist, dass in frühern Zeiten lauter Urwald dort stand — in der That dehnt sich hinter der Ortschaft und auf dem jenseitigen Seeufer der dichteste Wald aus.

Mehrere der „Commerciantes“ nahmen am Abendessen an Bord Theil und versprachen dem Capitän, sie würden ihm auf seine nächste Durchfahrt, welche in die Periode der Castanha-Ernte fallen sollte, Fracht reserviren, solche war dermalen äusserst kärglich.

16. December. Wir fuhren heute mit der Familie Pinheiro vom Sitio Nazareth, wo wir am 23. November angelegt hatten, den Fluss Badajoz neun Stunden weit hinauf bis zur kleinen Ortschaft Badajoz. Auf dieser sechsstündigen Fahrt (ab Nazareth) ist weit und breit nicht ein Haus zu sehen. Der schmale Fluss schlängelt sich in starken Windungen dahin; er war mit lockern, von

den Ufern abgelösten Grasmassen angefüllt, welche sich am Bug des Dampfers festsetzten und das Vorwärtskommen fast unmöglich machten. Wir übten uns im Schiessen auf Alligatoren, von denen es im Flusse wimmelt; manche Kugel traf ihr Ziel. Nirgends sonst sah ich diese Thiere in solcher Zahl bei einander wie hier im Rio Badajoz.

Nachdem sich der Dampfer schliesslich glücklich durch die Gräser durchgearbeitet hatte, langten wir um 7 Uhr Abends bei der Ortschaft (Povoação) Badajoz, unserem heutigen Reiseziele, an. Bei einem Inselchen wurde geankert, was jedoch nicht verhinderte, dass sich der Dampfer in der Nacht losmachte. Glücklicherweise wurde das Unheil noch rechtzeitig bemerkt und war bald wieder gutgemacht.

Der Fluss theilt sich hier in zwei Arme, wovon der zur Linken den eigentlichen Abfluss bildet, während der andere in einen See (Lago Badajoz) ausläuft.

Der Capitän hielt es der Untiefen und Grasmassen wegen, die wir auf unserer Fahrt getroffen, für rathsam, die Nacht über in Badajoz zu bleiben, zudem er die Fahrt dahin lediglich, um Fracht zu erhalten, unternommen hatte und sich also darnach umschauen musste. Es dunkelte bereits, als wir an's Land stiegen, eine schlüpfrige, durch die Regengüsse jetzt bodenlose Halde hinan. Das Dorf — wenn man es so nennen will — besteht aus einigen wenigen Häusern.

17. December. Der helle, sonnige Morgen zeigte uns die schöne Flusslandschaft des Badajoz in noch günstigerem Lichte als gestern; sie gefiel uns so gut, dass es uns leid that, als um zehn Uhr die Rückfahrt angetreten wurde. Nachmittags 3 Uhr hielten wir wieder

bei Sitio Nazareth, und Abends fand zu Ehren der Familie Pinheiro an Bord ein kleines Festmahl statt, wobei nach brasilianisch üblicher Weise die Brindes (Toaste) nicht fehlten.

18. December. In der Frühe passirten wir die Ortschaft Cudajaz und kamen um 9 Uhr in Anory an, wo wir ein kleines Krokodill-Abenteuer hatten: Der Maschinist, ein Schotte, schoss auf ein grosses Krokodill, welches auch getroffen wurde und scheinbar todt war. Einer der Passagiere fuhr im Canoe an die regungslos im Wasser schwimmende Bestie heran, schlang eine Kette um dieselbe, worauf sie mit dem Krahne auf das Verdeck hinaufgezogen wurde. Kaum aber oben angekommen, wurde das vermeintlich todte Jacaré plötzlich wieder lebendig, entledigte sich mit einem Ruck seiner Fesseln und verschwand mit einem mächtigen Satz über Bord wieder in den Wassern des Solimões, wobei nicht viel gefehlt hätte, dass der Arm eines allzu nahe stehenden Passagiers im weitgeöffneten Rachen des Ungeheuers verschwunden wäre. Wir hatten uns zu früh gefreut!

Als wir am Nachmittag vor Sitio Anamá lagen, brach ein furchtbares, von orkanartigem Sturm begleitetes Gewitter los, wie ich kein zweites von ähnlicher Stärke im Amazonas erlebt habe. Eine Barke, welche mit Holz beladen am Dampfer angelegt hatte, war in Gefahr unterzugehen, und die darauf befindlichen Leute mussten sich schleunigst auf unser Schiff retten. Hohe Wellen peitschte der Sturm im Flusse auf, welcher einem bewegten Meere glich; auf Deck war, so lange das Unwetter andauerte, keines Bleibens.

19. December. Bei Manacá-puru, wo wir am frühen Morgen anlangten und einige Stunden verweilten, um

Brennholz und Waaren zu laden, gab es unfreiwilligen Aufenthalt, indem der Dampfer beim Ausfahren auf eine Sandbank stiess und es grosser Anstrengungen bedurfte, ihn wieder flott zu machen.

Abends kamen wir in Manáos an. Wir waren somit wieder im Bereich der Civilisation und hatten auch die Mosquitoplage nunmehr hinter uns! Trotz der vorgerückten Stunde suchte ich doch noch meine Bekannten, die Herren M. und G., auf.

20. December. Leider nur zu schnell verstrichen die schönen Stunden in Manáos. Nachdem ich bei den gastlichen Deutschen „en famille“ (der eine der Herren ist mit einer Hamburgerin verheirathet) das Mittagessen eingenommen und dem Engländer einen Abschiedsbesuch abgestattet hatte, musste ich wieder an Bord gehen. Punkt halb sechs Uhr Abends, zur angezeigten Stunde, dampfte der „Augusto“ aus dem Hafen von Manáos, und nun geht es die letzte Strecke des Amazonenstroms hinunter.

21. December. Serpa. In einer Loja (Kramladen) kaufte ich ein kleines Jaguarfell. Dasselbe prangt jetzt zu Hause in Basel als Fussteppich.

22. December. In der Nähe von Villa Bella kreuzten wir heute Morgen eine brasilianische Corvette, welche nach Manáos fuhr. In Obidos, wo wir Nachmittags anlangten, unternahmen wir eine kleine Wanderung in's Land hinein. Der Ort hat eine hübsche Lage.

Die Regenzeit ist entschieden im Anzug; starke Winde und täglich sich einstellende Gewitter sind ihre Vorboten.

23. December. Wir fuhren heute ununterbrochen den ganzen Tag, passirten die Ortschaften Santarem, Monte Alegre und Prainha, ohne irgendwelchen Halt zu machen. Die Aussicht auf die Ufer war durch Nebeldunst

verhüllt, was von den durch Waldbrand verursachten Rauchmassen herrührte; in der That sahen wir Nachts an beiden Ufern grosse Feuer auflodern.

24. December. Die Gegend wird wieder belebter; wir begegnen mehrern von Pará herkommenden Dampfern. Nachdem wir durch den Furo Tajapurú gefahren waren, kamen wir im Laufe der Nacht in Breves (Insel Marajó) an, der letzten Station vor Pará. Die Fahrt durch den Tajapurú gewährt eine der schönsten Scenerien auf der ganzen Reise. Bis an's Flussniveau reicht der Urwald. Eine Strecke landeinwärts stehen die Uferbänke (Beiras) unter Wasser und sind nicht fester Boden, wie es von weitem den Anschein hat. Zahlreiche auf Pfählen errichtete Hütten liegen am Fluss; es sind Fischer- und Seringueiros-Wohnungen.

25. December. Heute am Weihnachtsabend kamen wir gesund und wohl wieder in Pará an, und damit hatte die interessante Amazonasfahrt ihren Abschluss erreicht.

Verzeichniss der wichtigsten Producte des Amazonasgebietes und der Hauptdistricte, wo sie vorkommen.

Producte.	Districte.
Baumwolle	Rio Huallaga und R. Ucayali in Perú.
Cacao	Unteres Flussgebiet, namentlich die Gegend zwischen Santarem und Obidos; Cametá am Tocantins.
Caoutchouc	Oberes Flussgebiet und Nebenflüsse: Xingú, Tapajoz, Madeira, Negro, Purús, Juruá, Javary.
Castanha	Solimões, spec. Coary und Teffé; Cametá.
„ Sapucaia . . .	Unteres Flussgebiet und Rio Negro.
Chapéos de Chile (Hüte) .	Iquitos, Yurimaguas; sie werden speciell in Moyobamba verfertigt.
Cocosnuss	Unteres Flussgebiet (spärlich); Teffé.
Copahyba (Oles de copahyba)	Rio Purús und R. Juruá.
Farinha de mandioca oder Cassava	Ueberall im Amazonas.
Guaraná (Medicament) . .	Rio Tapajoz, R. Mauhés und R. Negro.
Kaffee	Rio Negro; Moyobamba in Perú.
Manteiga de tartaruga (Schildkrötenbutter) . .	Solimões.
Palo de cruz (Holz) . .	Pebas am Marañon.
Piassaba	Rio Negro und dessen Nebenflüsse.
Pirarucú	Solimões.
Quina (Chinarinde) . . .	Oberer Rio Içá und R. Pastassa; bei Loja und Jaen in Ecuador.
Salsaparrilha, beste Sorte .	Am Rio Tapajoz, R. Negro, R. Madeira.
„ geringere S.	„ Marañon, resp. im peruanischen Flussgebiet.
Tabak: Pfeifentabak . .	In Borba und Trinidad am Rio Madeira.
Cigarettentabak .	In Jéveros bei der Mündung des Rio Huallaga.
Urarí (Pfeilgift)	Wird von den Indianern am obern Rio Negro, R. Japurá und R. Putumayo bereitet und in Pebas verkauft.

V. Reise nach Cayenne.

Fahrten auf der Insel Marajó. — Die Festung Macapá. — Ungesundes Klima. — Primitive Zustände. — Ein Neujahr unter dem Aequator. — Rückfahrt nach Pará. — Eine nützliche Bekanntschaft. — Schwarze Reisebegleiter. — Von Pará nach Vigia in einem Fischerboot. — Vigia. — Stürmische Segelfahrt nach Cayenne. — Aufenthalt in Cayenne.

Noch ganz erfüllt von den Schönheiten des Amazonas in Pará zurück, hegte ich den Plan, längs der Nordostküste von Südamerika über die Guyanas nach Venezuela zu reisen. Für diese Reise boten sich mir folgende zwei Alternativen: entweder via St. Thomas in Westindien mit dem amerikanischen Dampfer, oder via Cayenne und Martinique; in diesem letztern Falle musste ich aber bis Cayenne ein Segelschiff suchen, denn Dampferverbindung gab es keine.

Auf ersterer Route hätte ich nun freilich jeden nur wünschbaren Comfort an Bord eines altlantischen Dampfers gehabt, wäre aber zu einer beträchtlichen Kreuz- und Querfahrt genöthigt gewesen und hätte auf den Besuch der Guyanas verzichten müssen. Dagegen bot mir die Route längs der Küste, der directeste Weg nach Venezuela, Gelegenheit zum Besuch der drei Guyanas und zog mich daher immer mehr und mehr an, je länger ich darüber nachsann.

Bis zum Jahr 1876 bestand zwischen Brasilien und Cayenne eine Dampfschiffslinie. In jenem Jahre besuchte

Dom Pedro II., Kaiser von Brasilien, vor Antritt seiner Weltreise die Stadt Pará. Eine französische Deputation kam bei diesem Anlasse von Cayenne hergefahren, um den Kaiser zu begrüssen. Dieser Besuch hatte aber schlimme Folgen, denn das gelbe Fieber, welches damals in Pará herrschte, wurde nach Cayenne eingeschleppt. Die Colonialregierung von Französisch-Guyana bekam dadurch eine so grenzenlose Furcht vor allem, was von Pará kam oder in irgend welcher Berührung mit Pará stand, dass sie jegliche fernere Dampferverbindung zwischen Cayenne und Pará abbrach. Wollte ich also diese Route einschlagen, so blieb mir keine andere Wahl, als per Segelschiff zu fahren und zunächst zu sehen, von wo aus sich mir eine Fahrgelegenheit darbieten würde.

Die Fahrgelegenheiten von Nordbrasilien nach dem französischen Guyana sind nur facultative:

1. von Chaves aus (Insel Marajó) } Schooner mit
2. „ Amarração aus (Provinz Piauhy) } Viehladungen,
3. „ Macapá aus,
4. „ Vigia aus,
5. „ Amapá aus.

Portugiesische Lojistas (Krämer), die ich in Pará kannte, sagten aus, dass von der im nördlichen Theile der Insel Marajó liegenden Stadt Chaves hie und da Händler Viehtransporte nach Cayenne führten; etwas Zuverlässiges über die Reise konnte ich aber weder von den europäischen noch von den brasilianischen in Pará ansässigen Kaufleuten in Erfahrung bringen. Dieser Umstand ist kaum anders zu erklären, als dass eben der Handel zwischen Brasilien und Cayenne sozusagen Null ist, — die Landesproducte sind hier und dort die ähnlichen, und Industrie besteht keine.

Heutzutage, in unserer Zeit des gewaltigen Fortschritts und bei den von Jahr zu Jahr überhandnehmenden Verbesserungen und Vervollkommnungen in der Construction und Führung der Oceandampfer, gehen die Seefahrten ausserordentlich schnell von Statten und sind mit verhältnissmässig geringen Kosten, wenig Strapazen und relativer Sicherheit für die Passagiere verbunden. Da nun sowohl Dampfergesellschaften als auch Reisende in erster Linie das Sprüchwort beherzigen: „Time is money," so kommt es, dass die Beförderung der Reisenden per Segelschiff seltener und seltener wird. Immerhin gibt es manche Strecken auf dem Ocean, wo bis heute noch der Passagierverkehr per Segler bedeutend ist, so z. B.:

1. nach Australien und Neu-Seeland (Auswandererschiffe),
2. „ der Westküste Südamerika's, Centralamerika und Californien } um's Cap Horn,
3. zwischen Tahiti und San Francisco u. a. m.

Wer nun ein Freund des Seefahrens ist und für einige Zeit den Bequemlichkeiten, welche die grossen Transatlantic-Dampfer bieten, entsagen kann und schliesslich mit seiner Zeit nicht allzusehr geizen muss, der vertraue sich einem Segelschiff an und er wird die Erfahrung machen, dass ihm die Fahrt doppelten Reiz gewähren wird, denn er hat Musse, das Meer sowohl im Zustand der Ruhe als auch der Bewegung gründlich kennen zu lernen und nebenbei die gemüthliche Seite des Schiffslebens recht geniessen zu können. Wie man einen grossen Unterschied findet, wenn man eine schöne Gegend zu Fuss durchwandert oder wenn man sie auf der Eisenbahn durcheilt, so ist auch eine Segelfahrt von einer Dampfschiffahrt sehr verschieden.

Auch ich hatte mich längst darnach gesehnt, einmal

eine Segelfahrt zu machen. Wie die Folge lehrt, sollte die Gelegenheit nicht lange auf sich warten lassen.

Als ich am Nachmittag des 26. December in Pará am Quai auf- und abschlenderte, bemerkte ich unter den in Ladung begriffenen Dampfern den „Ycamiaba“, Steamer der Companhia do Amazonas. Dieser sollte demnächst nach Macapá, einer an der Küste nördlich von Pará gelegenen Ortschaft, abgehen, wobei mir die Möglichkeit von dort nach der Guyane zu gelangen nicht ausgeschlossen schien. Fragen kann ich ja immerhin, dachte ich, begab mich an Bord des Schiffes und hatte das Glück, den Capitän selbst zu treffen, der mir auf meine Frage bereitwilligst Auskunft ertheilte: „Amigo meu,“ sagte er, „allerdings gibt es ab Macapá Fahrgelegenheiten nach Cayenne und entsinne ich mich, auch schon Passagiere für Cayenne nach Macapá geführt zu haben; ich solle also getrost mitkommen.“ Gesagt, gethan. Bereits am folgenden Morgen hatte ich mein Passagebillet.

Der „Ycamiaba“ hätte planmässig schon in der Nacht vom 27./28. December abfahren sollen, da aber noch unvorhergesehene Reparaturen an der Maschine vorgenommen werden mussten, so fand die Abfahrt erst am Morgen des 28. statt. Prachtvoll ging die Sonne auf und beleuchtete golden die Thürme und Häuser von Belem, als wir aus dem Hafen dampften. Wir hatten bald die Bai von Marajó hinter uns und machten Nachmittags die erste Escale im Dorf Muaná auf der Insel Marajó. Abends legten wir beim Sitio Santa Cruz, Nachts bei Corralinho an.

Den 29. December früh ankerten wir vor Villa Breves — es ist nun das dritte Mal, dass ich dorthin komme. — Ich ging an's Land und machte in einer Loja einige Einkäufe für die Reise. Wir fuhren um 10 Uhr Vormittags

in den Rio dos Macacos (wörtlich übersetzt: Affenfluss) ein und hielten Mittags beim Sitio Villa Nova dos Macacos an, sowie Abends bei Mâtamata; an beiden Orten begab ich mich an's Land.

Am folgenden Tag steuerte der Dampfer in den Rio Anajas, einen sehr schmalen, starke Biegungen machenden Fluss ein, der eine Menge mit allerschönster Vegetation bedeckter Igarapés enthält. Der Anajas, einer der bedeutendsten Flüsse von Marajó, hat zwei Arme (Braços): Rio Cunhantãa und Rio Cajuanna. Wir hielten an vielen Orten am Anajas, um Waaren zu laden. Am Morgen des 31. December verliessen wir diesen Fluss und nahmen Curs gegen Macapá, wo wir Mittags anlangten.

Eine nicht geringe Enttäuschung wartete meiner bei der Ankunft, denn im Begriff an's Land zu gehen vernahm ich, dass Herr Marinho, für welchen ich von Pará aus einen Empfehlungsbrief hatte, derzeit abgereist sei. Was nun beginnen in einem wildfremden Orte, wo ich Niemanden kannte und an dem der einzige Mensch, auf den ich gezählt hatte, gerade in dem Momente abwesend war. Guter Rath war theuer! Da kam mir glücklicherweise ein gewisser Major, Passagier des „Ycamiaba“, zu Hülfe, indem er mich an einen ihm befreundeten Kaufmann in Macapá, dessen Caixeiro (Angestellter) an Bord kam, empfahl, so dass ich also für's Erste geborgen war und in Ermangelung eines Gasthofs, der in Macapá durch seine Abwesenheit glänzt, froh sein durfte im Hause obiges Herrn, des Lojista José Carneiro da Silva, Unterkunft zu finden, bis sich Gelegenheit zur Weiterreise darbot.

Macapá besitzt eine grosse, nicht unschöne Festung, welche vor etwa 200 Jahren von den Holländern erbaut wurde. Dieselbe dient jedoch heutzutage nicht zur Ver-

theidigung der Amazonasmündung, sondern lediglich als Gefängniss und Strafcolonie für Civil- und Militärverbrecher der Provinzen Pará und Amazonas.

Macapá liegt am Meer, resp. an einer der Boccas (Mündungen) des Amazonenstroms in Brasilisch-Guyana. Die Festung liegt geographisch genau unter dem Aequator, die Ortschaft etwas nördlich davon. In Folge seiner Lage im Flachland, rings von Sümpfen umgeben, ist Macapá ein permanentes Fiebernest. Sein Klima gilt selbst in den Augen der Brasilianer als ein sehr ungesundes. Ein paraensischer Schriftsteller sagt, dass so lange nicht zur Austrocknung der Sümpfe geschritten würde, wobei jedoch gleichzeitig auch die Schleifung der unnützen (?) Festung geschehen müsste, so lange würde auch das intermittente Fieber nicht aus Macapá verschwinden. Die Praia ist so seicht, dass man selbst mit Ruderbooten — von Dampfern gar nicht zu reden — nicht an's Ufer anfahren kann. Man ist daher genöthigt, ähnlich wie in Ceará, eine Strecke durch's Wasser zu waten. Uebrigens haben alle die Orte an dieser nördlichen Küste zwischen Pará und Cayenne keine eigentlichen Häfen.

Ein Conglomerat von Häusern oder vielmehr Hütten, welche von einem öden Platze umgeben sind: das ist die Ortschaft Macapá. Regelrechte Strassen existiren nicht, sondern blos Gässchen, sogen. Travessas. Viele Häuser haben Ziegeldächer, aber Fensterscheiben sah ich nirgends; Jalousien treten an deren Stelle. Weder einen Barbier, noch einen Apotheker habe ich im Ort getroffen (jeder Krämer verkauft Medicamente); dagegen entdeckte ich auf meiner Wanderung ein Billard!

Die Bevölkerung von Macapá besteht lediglich aus Sträflingen, einigen Kaufleuten (Lojistas) und Beamten.

Eines Morgens besuchte ich die Festung in Begleit des Angestellten vom Hause Carneiro. Die Officiere der Besatzung gestatteten uns freundlichst Einlass zu den innern Räumen der Festung. Auf der Plattform derselben, von welcher aus man eine ausgedehnte Rundsicht über das Land geniesst, finden sich noch Geschütze aus der Zeit der Holländer. Es sind gefährliche Verbrecher in der Festung eingesperrt; so sahen wir einen solchen, der ganz allein in seiner Zelle sass. Niemand wagt sich zu ihm hinein, und die Nahrung wird ihm durch das Gitter gereicht, denn das Scheusal soll mehrere seiner Mitgefangenen mit dem Tode bedroht haben und sich beständig mit Mordgedanken herumtragen. Als wir bei ihm vorbeigingen, wetzte er gerade das Messer, um sein bischen Essen zu verzehren und sagte unter rohem Lachen: Es solle nur Einer nahekommen, er würde bald mit ihm fertig werden. Schaudernd wandten wir uns von dem Menschen ab, wobei ich unwillkürlich nach meinem geladenen siebenläufigen Revolver tastete!

1879.

Am Neujahrstage zogen die Notabeln des Ortes, gefolgt von einem Tross Neger und Mulatten, in Procession zur Kirche auf dem Platz.

Der Portugiese, bei dem ich wohnte, erwies sich sehr gastfrei und wohlwollend gegen mich und bot mir Alles, was er nur konnte. Ich ass an seinem Tische: Frühstück um acht (Thee mit Brod und Butter), Mittagessen um zwölf (Fisch und Assahy-Saft) und Nachtessen um acht Uhr (wiederum Fisch und Assahy). Ich schlief in

meiner Hängematte; Betten sind in Macapá nicht gebräuchlich. Im Laden des Herrn Carneiro finden sich Baumwoll- und Leinenwaaren, nebst Wein, Bier, Schnaps (Cachaça), Tabak, Arzneimitteln, Spezereien etc. zum Verkaufe vor.

Ich unternahm eines Tages einen Spaziergang durch den Urwald, welcher unmittelbar an die Ortschaft anstösst und durch den eine Strecke weit ein schmaler Pfad gebahnt ist. Die Soldaten hatten nämlich einen Weg in der Richtung der Colonie D. Pedro II. zu öffnen begonnen. Im Wald gibt es der schönsten Palmen die Menge, während auf dem sumpfigen Küstenland blos niedrige Büsche und Cocospalmen wachsen.

Trotz der täglichen Regengüsse ist die Hitze fortwährend sehr drückend; die Temperatur hält sich selbst des Nachts auf $19^1/_2$—20° R.

Vergeblich harrte ich Tag für Tag der Ankunft des Senhor Marinho, der, als gewiegter Kenner der Küstengegend, meine Reise hätte einigermaassen fördern können, jedoch die Zeit verstrich und kein Senhor Marinho erschien. Nach Aussage meines Gastwirthes war demnächst eine Expedition von der Colonia Militar D. Pedro II. am Rio Araguary, welche alljährlich um's Neujahr behufs Verproviantirung etc. nach Macapá zu kommen pflegt, erwartet, und dieser, sagte er, könne ich mich ja dann bis zur Colonia anschliessen und von dort nach dem Rio Aporêma und der Bocca (Mündung) des Araguary fahren, woselbst sich leicht Fahrgelegenheiten nach Cayenne fänden. „Nichts Gewisses weiss man nicht.“ Das traf auch hier zu! Die Ankunft der Colonisten in Macapá konnte sich eben noch wochenlang verziehen. Das Gewisse dem Ungewissen vorziehend, entschloss ich mich, wiewohl ungern, mit dem

nämlichen Dampfer „Ycamiaba“, den ich am 30. December verlassen und der mit einer Ladung Caoutchouc und Castanhas vom Jary herkommend, am Morgen des 4. Januar wieder in Macapá anlegte, nach Pará zurückzufahren. Was mich vollends zu diesem Schritte bewog, war der Umstand, dass mir von Leuten in Macapá gerathen worden war, nach Vigia (bei Pará) zu gehen, das sei der richtige Ausgangspunkt für die Reise nach Cayenne.

5. Januar. An Bord des „Ycamiaba“. Wir fuhren heute anfänglich auf dem Rio Cajuanna, Arm des Anajasflusses. Später lenkten wir in einen andern Zweigfluss des Anajas ein, den Rio Cunhantäa, sehr schmaler Fluss, beinahe ein Igarapé (vergl. pag. 49), und befuhren denselben bis gegen Abend, wo wir ein grosses Sitio erreichten. Dort befanden wir uns schon im Centrum der Insel Marajó, in der Nähe der Savanen oder Campos. Den ganzen Tag hatte es in einem fort geregnet, und die darauffolgende Nacht war so dunkel, dass wir im Cunhantäa vor Anker bleiben mussten. Dichter Nebel herrschte am frühen Morgen des 6.; sobald er sich etwas gelichtet hatte, wurde die Fahrt wieder aufgenommen. Das schmale, zahllose Biegungen machende und kaum für den Dampfer Raum genug bietende Flüsschen Cunhantäa erforderte sehr vorsichtiges Steuern seitens der Praticos (Lootsen); dessenungeachtet rannte das Schiff einmal in die dicht mit Pflanzen aller Art überwachsene Uferbank ein. Bald nachher kehrten wir in den auf der Hinreise schon befahrenen Anajasfluss zurück, erreichten Nachmittags bei dessen Mündung den Rio dos Mocohões und hielten 12½ Uhr Nachmittags vor der bedeutenden Ortschaft Mocohões. Es schifften sich daselbst drei Priester, worunter zwei Franzosen, an Bord des Dampfers nach Pará ein. Das

Verdeck des „Ycamiaba“ enthielt eine vollständige Menagerie: Eine Menge Papageien und anderer Vögel, Faulthiere (Aïs), Ameisenbären (Tamanduas) u. a. führten wir an Bord mit.

7. Januar. Das Wetter war ausnahmsweise am Morgen hell. Nachmittags 1 Uhr langten wir unter strömendem Regen wieder vor Breves an und Abends 6 Uhr passirten wir Corralinho, welches sich durch eine schöne Kirche auszeichnet.

8. Januar. Am Morgen machten wir kurzen Halt in Muaná (Töpfereien), unserer letzten Station, und Abends $4^1/_2$ Uhr kamen wir wieder in Pará an.

An die Fahrten auf Marajó knüpfe ich folgende Bemerkungen:

Die Vegetation auf der Insel Marajó ist äusserst üppig. Die Ufer, wie überhaupt die Insel selbst, sind flach. Die Fahrt auf den tiefen Flüssen und Igarapés ist sehr hübsch und anziehend. Die Sitios und Fazendas (Farmen), sowie die Ortschaften sind bedeutender und sehen besser aus als die am Amazonenstrom. Indianer gibt es auf Marajó wenig oder keine. Die Bewohner der Insel sind Viehzüchter, Fischer und Seringueiros (Caoutschoucsammler). Bei dem starken Viehstand auf Marajó herrscht dort nie Mangel an frischem Fleisch; Milch ist im Ueberfluss vorhanden, während dieselbe selbst in der Stadt Pará ein seltener und theurer Artikel ist.

Pará, Januar 1879. Nun war ich also wieder im Hôtel do Commercio einquartiert, leider aber einstweilen noch auf dem gleichen Punkte wie vierzehn Tage zuvor. Doch es sollte bald anders kommen. Eines

Tages (es war der 9. Januar) wurde die alltägliche Ruhe des Gasthofs gestört durch das Eintreffen eines wunderlichen Zuges: derselbe bestand aus einem Weissen mit einem Gefolge von drei Schwarzen, die mit einer Pirogue, Messinstrumenten und andern Utensilien beladen waren; allem Anscheine nach war es eine wissenschaftliche Expedition. Ihre primitive, hart mitgenommene Kleidung, ihr etwas verwildertes Aussehen zeugten von den ausgestandenen Strapazen und Entbehrungen und bekundeten, dass sie von weit, weit herkamen und civilisirte Gegenden längst verlassen hatten. In der That war dem so. Der Europäer war der französische Marinearzt und Forschungsreisende Docteur Jules Crevaux, die drei Schwarzen waren seine Diener und Begleiter. Dr. Crevaux kam von Cayenne über Land nach Pará. Im Monat August 1878 von Cayenne abgegangen, hatte Crevaux im Auftrage der Colonialregierung das Innere von Französisch-Guyana bereist, die Flüsse Oyapock und Paru befahren, deren Lauf genau erforscht und aufgenommen. Mit der Ankunft Crevaux's in Pará war somit dessen Mission erledigt und dessen Aufgabe auf's Glänzendste gelöst. Derselbe Dr. Crevaux hat sich um die Erforschung des innern, namentlich des äquatorialen Südamerika, wovon gewisse Theile vor ihm gänzlich unbekannt waren, grosse und bleibende Verdienste erworben: In den Jahren 1876—1879 durchreiste er Französisch- und Brasilianisch-Guyana, erforschte die Flüsse Maroni und Jary (1876—1877), Oyapock und Paru (1878—1879), unternahm hierauf Ende März 1879 die auf pag. 79 besprochene Reise nach dem Içá und Japurá. In den Jahren 1880—1881 treffen wir den Reisenden in Neu-Granada und Venezuela (Forschungen im Gebiet des Magdalenenstroms, des Guayabero und des

Orinoco). Im November 1881 ging Crevaux auf seine vierte und leider letzte (!) Reise aus nach dem Gebiete des Paraguayflusses, von wo aus er den Amazonenstrom via Tapajoz oder Xingú erreichen wollte; er wurde aber auf der Fahrt den Pilcomayofluss hinunter, am 27. April 1882 bei Ipantipucú sammt seinen Begleitern (die Expedition bestand aus 19 Mann) von den wilden Tobas-Indianern erschlagen!

Crevaux's sämmtliche Reisen, deren Schilderung zuerst im „Tour du Monde" veröffentlicht wurde, sind nach seinem Tode in einem schön ausgestatteten, mit zahlreichen Illustrationen gezierten Werke bei Hachette et Cie., Paris 1883, erschienen unter dem Titel: „VOYAGES DANS L'AMÉRIQUE DU SUD."

Also aus Cayenne kam Doctor Crevaux. Das ist jedenfalls der rechte Mann (dachte ich), an den ich mich wenden muss, um sowohl über Cayenne selbst, als auch über die Reise dorthin etwas Bestimmtes zu erfahren. Es dauerte nicht lange, so hatten wir gute Bekanntschaft geschlossen. Im Laufe des Gesprächs theilte ich dem unerschrockenen Forscher mein Vorhaben mit und hatte die Genugthuung, durch ihn bestätigt zu hören, dass von Vigia aus die Fahrt nach Cayenne sich am zuverlässigsten und schnellsten bewerkstelligen lasse. Er fügte bei, er beabsichtige zwei seiner Begleiter wieder in ihre Heimath Surinam, via Cayenne, zurückzuschicken, und da ich ebenfalls nach Cayenne gehen wolle, so treffe es sich ja gut, dass wir die Reise zu drei machen könnten, indem die Neger, als des Portugiesischen nicht mächtig, sich gerne mir anschliessen würden und sie hinwiederum mir auf der Reise dienstlich sein und mir zugleich als

Escorte dienen könnten. Da ich allein war und mir die beiden Neger von Dr. Crevaux als treu und ehrlich geschildert wurden — „sie seien nicht so schlimm, als sie aussähen“ — so nahm ich ohne Zögern den mir gemachten Vorschlag an. Julius Stuart und Eduard F. Hopou, so hiessen die zwei schwarzen Gesellen, waren aus der holländischen Colonie Surinam gebürtig. Beide sprachen etwas englisch, unter sich jedoch Neger-englisch. Das Negerenglisch, identisch mit der Bosch-Sprache, wird allgemein von der farbigen Bevölkerung von Niederländisch-Guyana gesprochen.

Dr. Crevaux ersuchte mich um die Gefälligkeit, bei Ankunft in Cayenne die nöthigen Schritte thun zu wollen, damit die Schwarzen das rückständige, ihnen für die eben beendigte Expedition zukommende Salair ausbezahlt erhielten, wozu er mir die erforderlichen Schreiben an die Colonialregierung ausstellte. Sodann gab er mir noch einen Empfehlungsbrief an einen in Cayenne ansässigen, ihm befreundeten Kaufmann mit. Einige Tage später trennten wir uns unter den besten gegenseitigen Wünschen für eine glückliche Reise — Dr. Crevaux ging westwärts nach dem Amazonas, ich ostwärts den Guyanas zu.

Am 14. Januar war ich den ganzen Tag auf dem Ausguck nach einer Fahrgelegenheit nach Vigia. Schliesslich erklärten sich zwei junge Fischersleute von Vigia bereit, uns in ihrem Boot zu führen. Wir mussten uns nun noch gehörig mit Proviant versehen. Die Vigienser lieferten Fisch und Carne secca, ich einen Korb Farinha (Maniocmehl). Die Schwarzen nahmen rührenden Abschied von ihrem Gefährten Apatou, der als unzertrennlicher Begleiter von Dr. Crevaux mit demselben in Pará

zurückblieb. Nachdem auch ich allen Freunden und Bekannten zum letzten Male die Hand geschüttelt hatte, fuhren wir Abends $5^1/_2$ Uhr von Pará ab. — — —

Ich war eben bei anbrechender Dunkelheit unter die Tolda (Dach) des Schiffs gekrochen — von darin Aufrechtstehen war keine Rede — und mochte so einige Minuten geschlummert haben, als mich die Bootsleute mit den Worten weckten: „Patrão (Herr), Patrão, das Steuer ist gebrochen, wir müssen unbedingt Halt machen und an's Land gehen, den Schaden auszubessern.“ In demselben Augenblick drangen vom Ufer her Musikklänge an unser Ohr, die ohne Zweifel von einem am Land im Sitio Pinheiro stattfindenden Feste herrührten. Jetzt durchschaute ich sofort ihre List: „Wartet nur, so leicht lasse ich mich von Euch nicht fangen. Ihr wollt mich glauben machen, es sei etwas am Schiffe beschädigt! Das Fest möchtet Ihr mitmachen, nichts Anderes, und dann, wer weiss wann, die Reise fortsetzen. Nicht doch (sagte ich ihnen), ich werde Euch nöthigenfalls mit Gewalt zur Weiterfahrt zwingen.“ Halb betrübt, halb missmuthig darüber, dass ihr Plan gescheitert sei, fügten sie sich, wohl wissend, dass sie in der Minderheit seien, denn die Neger wären jedenfalls zu mir gestanden, in's Unvermeidliche und nahmen die Fahrt wieder auf. Die Nacht verlief ohne weitere Störung.

15. Januar. Unsere heutige Fahrt auf dem Rio do Pará wurde durch starke Regengüsse, welche mit glühender Hitze wechselten, beeinträchtigt. Um uns einigermassen dagegen zu schützen, fuhren wir Mittags in einen ganz schmalen Canal (Igarapé) ein und legten in der Beira (Ufereinschnitt) an, wo wir in relativer Ruhe das Mittagsmahl, bestehend aus Pirarucú und Carne secca, kochen und ver-

zehren konnten. Die Vegetation dieses Igarapé war solch' eine überschwängliche, dass die vom einen zum andern Ufer reichenden und sich ineinander verzweigenden Bäume durch ihr Laubwerk ein undurchdringliches Schutzdach gegen Sonne und Regen bildeten. Ich bemerkte auch Seringa-Bäume am Ufer.

Am Nachmittag des 16. kamen wir in der kleinen Ortschaft (Freguezia) Porto Salvo an. Der unablässig in Strömen sich ergiessende Regen gebot uns, Halt zu machen. Der Präfect von Porto Salvo forderte unsere Pässe. Ich wies ihm den meinen vor, die Neger aber besassen keine, und verweigerte uns daher der Brasilianer anfänglich die Erlaubniss zur Weiterfahrt. Nach langem Hin- und Herreden liess er uns endlich frei, und wir fuhren ab. Wie erstaunt war ich, als ich bald nachher eine Canôa an der unsrigen vorbeigleiten sah, darin sass — der Herr Präfect, der eigenhändig das Ruder führte. Schon glaubte ich, er habe es nochmals auf uns abgesehen, doch nein, im Gegentheil, er nickte uns ein freundliches „Wiedersehen in Vigia" zu. Die beiden Schwarzen legten sich nun gleichfalls frisch an's Ruder, und um 5 Uhr hatten wir unser Ziel, Vigia, erreicht.

Niemand stand am Ufer; die Neger mussten das Gepäck selbst an's Land tragen. In ihrem martialischen Aufzug — sie trugen lange Pfeile und Bogen — mögen sie den friedlichen Bürgern der Stadt Vigia einen gelinden Respect eingeflösst haben, so dass sich diese nicht an's Ufer wagten!

Mein erstes Geschäft war natürlich, ein Quartier zu suchen. Vergeblich sah ich mich auf allen Seiten nach einem Gasthof um, nirgends war ein solcher zu erblicken. Ich begab mich nun in's Haus des Kaufmanns Miranda

Gama, an den ich von den Herren Lima & Hollanda in Pará empfohlen war, musste dort aber zu meinem Leidwesen erfahren, dass Herr Miranda Gama soeben nach Pará verreist sei. Dank jedoch den Bemühungen dessen Factotums, eines Mulatten, wurde mir von einem benachbarten Lojista (Krämer) sofort ein ganzes Haus zur Verfügung gestellt. Aber was für ein Haus! Es hatte nur ein Erdgeschoss mit zwei grossen, leeren Gemächern: buchstäblich nichts als die vier nackten Wände, in denen Haken zum Aufspannen der Hängematte eingerammt waren, enthielten sie! Stuhl und Waschgeschirr musste ich aus der Loja (Laden). des Herrn M. kommen lassen. Ob all' dem Suchen und der Installation war es spät geworden; die Leute hatten sich zur Ruhe begeben, und ich wollte, obschon mit hungrigem Magen, desgleichen thun, als der Mulatte mit Fisch und Reis eintrat, welchem Mahl ich mit gutem Appetit zusprach, worauf ich mich in der Hängematte zu einem guten Schlafe ausstreckte.

17. Januar. Beim ersten Morgengrauen war ich wieder auf den Beinen, denn hier in Vigia durfte ich nicht müssig bleiben.

Die Stadt liegt am rechten Ufer des Furo Guajará-miry auf einer Landzunge, 45 Meilen nordöstlich von Pará. Sie hat zwei Kirchen. Die Bevölkerung mag sich auf einige Tausend belaufen. Die Vigienser treiben Fischfang und Handel mit Maniocmehl. Die Umgebungen der Stadt sind flach; Wald und Savane wechseln miteinander ab. Die Dampfer der Companhia Maranhense, die zwischen Maranhão und Pará und Zwischenhäfen cursiren, laufen 1 Mal monatlich in Vigia an.

Ich durchwanderte das Städtchen kreuz und quer.

Da wurde mir gesagt, beim Portugiesen .... fände ich Fahrgelegenheit nach Cayenne. Ich trat in die Loja ein und brachte dem Manne meinen Wunsch vor. Der habgierige Krämer erwiderte, er habe freilich ein Schiff zu Diensten, verlangte aber für die Passage bis Cayenne für uns drei die fabelhafte Summe von 1 1/2 Contos de Reis oder 3000 Fr.! Unnöthig zu sagen, dass von weitern Unterhandlungen auf solcher Basis keine Rede sein konnte und ich dem unverschämten Menschen flugs den Rücken kehrte. Ich wandte mich nun an meinen neuen Bekannten, den Präfect von Porto Salvo, der auf einige Tage nach Vigia gekommen war. Er stellte mir auch in der That ein Boot mit Bemannung für die Fahrt nach Cayenne in Aussicht — aber es blieb bei den schönen Versprechungen, mit denen die Brasilianer leider nur zu verschwenderisch sind, wie ich bei mehr als einer Gelegenheit erfahren habe.

Die Mahlzeiten nahm ich während meines Vigia-Aufenthaltes im Hause des Senhor Miranda Gama ein, dessen Köchin, eine Mestizin, sich in Abwesenheit ihres Patrons gern herbeiliess, gegen eine kleine Vergütung von ein paar Milreis uns täglich das Essen zu kochen: das Frühstück um 10, das Abendessen um 5 Uhr, bestehend aus Fisch, Kartoffeln und Bananen. Frisches Fleisch ist in Vigia nur zweimal in der Woche zu haben. Die beiden Schwarzen assen nie mit mir am Tisch, sondern warteten geduldigst, bis ich gegessen hatte und sie zum Mahle rief.

Das Haus, in dem wir uns eingemiethet, war, wie schon gesagt, von Allem, ja vom Nothwendigsten entblösst, es hatte nämlich keine Fensterscheiben. Ich konnte es auch nicht abschliessen, trotzdem kam mir während der sechs Tage, die ich dort wohnte, nicht das Geringste abhanden. Barattas (Käfer), Scorpione, Schlangen und

sonstiges Ungeziefer hatten sich in der öden Behausung eingenistet; eines Tages entdeckte ich im Rockärmel einen Scorpion, zum Glück noch rechtzeitig genug, um ihn zu beseitigen. Hinter dem Hause befand sich ein Gärtchen, in welchem die von der zweitägigen Fahrt gänzlich durchnässten Effecten getrocknet werden konnten.

Hatte selbst in Macapá ein Gasthof gefehlt, so fehlte in Vigia nicht nur dieser, sondern nirgends war hier ein Caféhaus oder Restaurant, kurz, ein Ort zu geselliger Vereinigung vorhanden. So kommt es, dass die Notabeln von Vigia sich mit Vorliebe zu jeglicher Tageszeit in der Loja des Senhor Gama — der grössten in der Stadt — einfinden, um hier stundenlang miteinander zu plaudern und zu rauchen. Ich machte unter ihnen mehrere angenehme Bekanntschaften. Ab und zu trat ein Fischer in die Loja, um schnell ein Gläschen Cachaça (Zuckerrohrschnaps) hinunterzustürzen. Es ist unglaublich, welche Quantitäten Cachaça oder Tafia in Nordbrasilien in den Lojas, welche dort die Caféhäuser ersetzen, getrunken werden, und zwar meist vom Fischer- und Schiffsvolk. Ich musste oft mithalten oder den Leuten ein Gläschen aufwarten. In Vigia sah ich auch Frictionen mit Cachaça vornehmen als Mittel gegen Rheumatismen.

Am Morgen des dritten Tages, als ich noch in der Hängematte lag und allerlei Pläne für die Zukunft entwarf, vernahm ich plötzlich ein starkes Klopfen an der Hausthüre und auf mein „Entre-se“ (Herein) traten zwei Männer ein. „Wir haben gehört, es sei kürzlich ein Fremder angekommen, welcher nach Cayenne reisen wolle“, hub der eine der Männer an, und da er (der Redende) eine Canôa besitze und demnächst nach Cayenne zu fahren beabsichtige, so sei er gekommen, um dieserhalb

mit dem „Illustrissimo Estrangeiro" zu unterhandeln. Wir waren bald im Reinen, doch ohne Markten lief der Handel nicht ab. Der Brasilianer forderte 250 Milreis für die Passage, ich bot ihm 150 $ und schliesslich theilten wir die Differenz. Am liebsten wäre es mir gewesen, wenn die Abfahrt sogleich hätte stattfinden können, doch der Mann bedang sich behufs Zusammenstellung der Fracht (Couac oder Maniocmehl) noch einige Tage Zeit, welche Frist ich ihm gern einräumte, hatte ich doch endlich einmal Gewissheit, die Reise fortsetzen zu können.

Die nächsten Tage verliefen ziemlich einförmig. Die Regenzeit resp. der brasilianische Winter war angerückt: täglich fielen starke Regenschauer. Obgleich ich betreffs der Reise nun soweit gesichert war, musste ich doch täglich dem Schiffseigenthümer nachspüren, zuweilen zu dessen Schwager, der am äussersten Ende der Stadt wohnte, hinausgehen, um zu sehen, wie es mit der Ladung stehe, ihn treiben und mahnen, dass die Zeit bald um sei u. s. f. Der Steuermann, der die Fahrt mitmachen sollte, kam täglich in die Loja des Herrn Gama, so dass ich schon vor der Abreise ganz gut mit ihm bekannt wurde.

Die Ankunft des Senhor Batalha, eines angesehenen portugiesischen Kaufmanns, erregte einige Sensation in der Stadt. Sr. Batalha besitzt eine grosse Barke, sogenannte Gamarra, und unternimmt häufig Fahrten nach Cayenne. Er sagte mir, er gedenke Anfangs Februar wieder in See zu gehen, und engagirte mich, mit ihm zu kommen. Da ich aber auf diese Weise den monatlich am 3. von Cayenne nach der Martinique abgehenden Postdampfer — den einzigen im Monat — versäumt hätte, so konnte ich das freundliche Anerbieten des genannten Herrn B. nicht

annehmen, leistete dagegen mit Vergnügen seiner Einladung Folge, eines Abends bei ihm zu speisen. Das einfache, aus Fisch und Vinho tinto (portug. Wein) bestehende Mahl wurde durch interessante Erzählungen des gastfreundlichen Portugiesen gewürzt.

Am Abend des 21., nachdem ich mein Gepäck bereits auf das im Flusse vor Anker liegende Fahrzeug hatte schaffen lassen, hiess es plötzlich, die Abfahrt könne unmöglich stattfinden, weil der Steuermann unvorhergesehener Umstände wegen am Land zurückgehalten sei. Eine angenehme Ueberraschung das, im letzten Augenblick! Es blieb vorläufig nichts Anderes übrig, als in Resignation den folgenden Tag abzuwarten, denn trotz unserer sofort angestellten eifrigsten Nachfrage von Haus zu Haus fand sich Niemand, der den Zurückbleibenden hätte ersetzen wollen oder können; der Eine hatte dieses, der Andere jenes Hinderniss, wieder ein Dritter war krank!

Den nächsten Morgen erschien der Dono (Besitzer) der Canôa mit triumphirender Miene im Laden des Herrn Gama und erklärte, er habe jetzt einen Stellvertreter des Steuermanns gefunden, die Reise könne somit vor sich gehen.

Den 22. Januar, Nachts 10 Uhr, fuhren wir ab. Das Schiff, dem wir uns bis Cayenne anvertrauen, ist ein Kutter (Zweimaster) und als ein guter Segler bekannt. Es gehört dem Kaufmann Lourenço Justiniano Palletta von Vigia. Die Segel sind braunroth angestrichen; dies soll bewirken, dass sie weniger von der Nässe afficirt werden und straffer bleiben, wodurch eine grössere Fahrgeschwindigkeit erreicht wird.

Wir sind sieben Personen an Bord: der Schiffseigenthümer, der Steuermann Manoel José, zwei Schiffsleute,

Honorio (Schwager des Lourenço) und der Koch Vizente, die beiden Surinamer und ich.

Das Passagegeld hatte ich laut Uebereinkunft vor Antritt der Reise an Herrn P. in brasilianischer Währung gegen Quittung ausbezahlt; diese lautete sammt dem Contract wörtlich folgendermassen:

„Recebi do Sr. A. S. a quantia de duzentos Milreis (200 $000), proveniente de sua passagem e a passagem de Julius Stuart e Eduard F. Hopou, do porto da Vigia para a cidade de Cayenna em direitura; viagem sendo na noute do 22 de Janeiro de 1879.

(sig.) Lourenço Justiniano Palletta.“

Ich bestand ausdrücklich darauf, dass die Klausel: „Em direitura“, d. h. „direct“ im Contract figuriren sollte, damit nicht etwa in einem Zwischenhafen Halt gemacht und somit Zeit verloren würde, da dieselbe ohnehin knapp bemessen war.

Die Nacht war hell; sobald wir aber aus den Gewässern von Vigia waren, wurde die See sehr unruhig, und das Schiff tanzte wie eine Nussschale auf den Wellen. Vor Lärm und Rollen des Fahrzeugs konnte ich beinahe die ganze Nacht kein Auge schliessen. Lourenço hielt es für gerathen, bis zum Morgen den Anker auszuwerfen.

Den 23. segelten wir bei günstigem Wind und schönem Wetter ohne Unterbrechung bis Abends 5 Uhr, da wir bei der Ponta de Maguary (Nordostspitze der Insel Marajó) ankamen und dort die Nacht über vor Anker blieben. Am folgenden Morgen fuhren wir in ein kleines, eine Einbuchtung bildendes Igarapé in der Nähe der Ponta de Maguary ein. L. und der Steuermann

gingen an's Land, um Brennholz zu sammeln, indess wir Andern uns durch ein Bad in den kühlen Fluthen der Bai erfrischten. Nachdem noch der Süsswasservorrath für die Reise eingenommen worden, wurde über die einzuschlagende Route Rath gehalten und beschlossen, von Maguary aus ausserhalb der Insel Marajó, d. h. „por fôra“ (ausserhalb) zu fahren und in's offene Meer direct gegen Cayenne zu steuern. Der andere Weg, im Canal zwischen den Inseln Marajó, Mexianna, Cavianna und Bailique, welche Route von den Brasilianern „por dentro“ d. h. „innerhalb“ genannt wird, nimmt immerhin 4—5 Tage mehr in Anspruch als der erstere, von uns gewählte. Zu gewissen Perioden, nämlich während der sich von December bis April einstellenden Springfluthen (Ras de marée, „Rabos de marea“ oder „Lançante das Aguas“ von den Vigiensern benannt), welche mit dem Mondwechsel im Zusammenhang stehen, wäre es für ein schwaches Fahrzeug wie das unsrige ein geradezu gefährliches Wagestück gewesen, die äussere Route zu nehmen; doch diese Periode war vorbei, und in der Hinsicht stand also nichts mehr zu befürchten. Zudem hielt ich sehr darauf, dass die kürzere Route genommen würde, da ich auf Anfang Februar in Cayenne eintreffen wollte, um mit dem Dampfer weiterreisen zu können. Wie wir später sehen werden, traf dies ein, doch hatte sich der Steuermann immerhin in der Zeit verrechnet, denn unsere Fahrt dauerte bedeutend länger, als wir vorgesehen hatten — ich will indess nicht vorgreifen.

24. Januar. Bald nach Verlassen Maguary's verloren wir die Küste ausser Sicht und erblickten nichts als Himmel und Wasser, kein Segel weit und breit. Wir passirten heute die Linie.

25. Januar. Ich habe mir unter der Tolda (Verschlag) ein Lager aus Decke, Hängematte und Reisesack improvisirt. Der Raum war zu niedrig, als dass ich aufrecht darin hätte stehen oder die Hängematte hätte aufspannen können.

Wenn die Witterung es irgendwie gestattete — was nicht immer der Fall war —, wurde auf dem Verdeck auf einem hölzernen Herd abgekocht; früh Morgens wurde eine Tasse schwarzen Kaffee's genommen, um zehn oder elf das Frühstück, bestehend aus gesalzenem Fisch (Corijuba) und Farinha, um fünf Uhr das Abendessen, wiederum Fisch und Farinha. Contractgemäss hatte Sr. Palletta das Essen zu liefern, welchem ich, um einige Abwechselung in das Menu zu bringen, einige Büchsen Sardinen, corned Beef, Butter, Marmelade und englische Biscuits hinzufügte, nebst einigen Flaschen Wein, einem Dutzend Flaschen deutschen Biers, zwei Flaschen Cognac, zwei Flaschen Cachaça, sämmtlich von Vigia mitgenommen. Alles das schien den Brasilianern nicht übel zu munden.

Sr. Lourenço sowohl als der Pilote Manoel José sind beide erfahrene Schiffer und unternehmen hin und wieder Fahrten nach Cayenne.

Auch den 25. blieb das Wetter schön, bei günstigem Wind und mässig bewegter See. Nachts befanden wir uns auf der Höhe des Cabo Raso do Norte (Cap du Nord), der gefährlichsten Stelle auf der Fahrt von Vigia nach Cayenne, weil es hier immer stürmisch ist. Glücklicherweise war die Nacht sternenhell, aber die See ging sehr hoch, so dass ohne Unterlass die Wellen über Bord herein schlugen, und das in's Boot eindringende Wasser

mittelst des Cui*) beständig ausgeschöpft werden musste. Schrecklich war das Schwanken der Canôa, verbunden mit dem Brausen der Wogen, so dass jene Nacht mir heute noch als eine der unheimlichsten in der Erinnerung vorschwebt!**)

Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, dass kein Compass an Bord vorhanden war, und der Pilot einzig nach der Sonne und Nachts nach den Gestirnen steuerte.

Dem Sr. Batalha, meinem Bekannten von Vigia, wurde einst sein Schiff durch den Sturm bis nach Trinidad hinauf verschlagen; ferner war, wie mir erzählt wurde, das Jahr zuvor eine mit Vieh beladene Barke in der Nähe des Cap du Nord untergegangen. — — — —

26. Januar. Ein trüber Sonntagmorgen. Der schlimmste Punkt der Reise liegt glücklich hinter uns. Um 3 Uhr Nachmittags erblickten wir Land: die Insel Maracá; etwas später befanden wir uns auf der Höhe von Amapá. Amapá liegt im sogen. „Territoire contesté“, d. h. im neutralen Gebiet. So heisst nämlich die Gegend, welche sich zwischen dem Oyapockflusse und dem Cap du Nord, resp. zwischen Französisch- und Brasilisch-Guyana ausdehnt. Sie gehört weder zu Französisch-Guyana noch zu Brasilien; daher der Name „neutrales Gebiet“. Dieses Territorium enthält etwa 60 Meilen

*) Cui ist die Frucht des Calebassenbaumes oder Cuieira, welche, entzwei geschnitten und ausgehöhlt, im Norte als Trink- oder Schöpfgefäss oder als Teller gebraucht wird.

**) Die berüchtigte Pororoca, das heisst der Kampf zwischen Ocean und Strom, eine hohe Fluthwelle, tritt besonders zur Zeit der Springfluthen, d. h. die nächsten Tage nach Neu- und Vollmond, mit grosser Wucht an den Amazonasmündungen, namentlich beim Cabo do Norte auf, und nach dem Erlebten glaube ich, dass wir damals bei unserer Passage noch die Folgen davon empfinden mussten.

Küstenland; die Ausdehnung landeinwärts ist nicht festgestellt. Nach Schätzung von Dr. Crevaux und laut Aussage von Apatou beläuft sich die Bevölkerung des Territoire contesté blos auf 2 — 3000 Einwohner, meistens Fischer und Seringueiros, auch Sträflinge von Cayenne und brasilianisches Gesindel treiben sich vielfach dort herum, so dass die Gegend mit Recht verrufen ist.

Von Amapá bis Cayenne hielten wir uns beständig so nahe bei der Küste, dass im Nothfall sofort geankert werden konnte, was auf der Fahrt zwischen Maguary und dem Cap du Nord nicht möglich war.

Das Wetter hellte sich am Nachmittag des 26. etwas auf und blieb gut, bis kurz vor Eintritt der Nacht sich urplötzlich pechschwarze Wolken am Horizont zusammenballten. Kaum blieb uns Zeit, sämmtliche Segel zu reffen und den Anker auszuwerfen, als auch schon das Unwetter losbrach. Wir mussten es ruhig über uns ergehen lassen und die Fahrt so lange unterbrechen. Wie froh waren wir, dass wir uns in diesem Moment nicht beim verhängnissvollen Cap du Nord befanden!!

Am Abend waren wir an der Bocca (Mündung) des Flusses Maracaré.

27. Januar. Morgens auf der Höhe des Rio Conani. Unsere heutige Fahrt ward durch Sturm und Regen stark gehemmt. Wir konnten nicht einmal das Abendessen kochen und genossen nur kalte Speisen von meinen Vorräthen. In der Nacht passirten wir die Mündung des Cachipour. Bei der hellen Nacht war es uns möglich, bis 11 Uhr zu segeln. Um diese Zeit mussten wir des Sturms und Regens halber vor Anker gehen bis am folgenden Morgen um 7 Uhr.

28. Januar. Mittags befanden wir uns in der Nähe des Cap d'Orange, Vorgebirge, welches den Eingang zur Oyapockbai bildet.

Wetter bedeckt und See sehr hoch.

Wir strandeten zweimal auf dem Schlammgrund (Tijuco), was zwar ganz ungefährlich, aber insofern langwierig war, als wir erst mit der Fluth wieder flott wurden.

Am Abend war die See ruhig.

29. Januar. Um 8 Uhr Morgens befanden wir uns gegenüber der Ilha dos Patos, d. h. „Gänseinsel". Endlich erblickten wir die Punta d'Oyapock, passirten Mittags die Mündung des Oyapockflusses, welcher die Grenze zwischen der Guyane française und Brasilien (resp. dem neutralen Gebiet) bildet, und fuhren nunmehr in die französischen Gewässer ein. Wir nähern uns unserem Ziele! Der erste Berg der Guyane, die Montagne-d'Argent, taucht auf — die ganze guyanesische Küste nämlich ist mit einer ca. 100 Meter hohen Hügelkette begrenzt.

Wir kreuzten eine von Cayenne kommende Barke, die erste Begegnung mit lebenden Wesen seit unserer siebentägigen Reise!

Am Morgen hatte Manoel José gesagt: „Heute Nacht schlafen wir am Land", doch sollte dieser Wunsch noch nicht in Erfüllung gehen. Abends 5 Uhr waren wir an der Mündung des Flusses Approuague angekommen (Distanz von Cayenne 92 Kilometer) und mussten der Riffe wegen, welche die Zufahrt zum Hafen von Cayenne besetzt halten, die Nacht über daselbst vor Anker bleiben. Gut ist's, dass wir hoffen dürfen, morgen in Cayenne einzulaufen, denn die Lebensmittel sind bis auf den letzten Brocken aufgezehrt, das Trinkwasser ist durch die Stürme

der letzten Tage ausgeschüttet und das wenige im Fass zurückgebliebene salzig, folglich ungeniessbar! Wir warfen das Netz aus und waren so glücklich, einen grossen Fisch (Carnuda) zu fangen, der unser heutiges Abendbrod bildete. Ein schönes Schauspiel gewährte es, wie mit der steigenden Fluth ungeheure Wellenberge das Schiff auf- und niederwarfen, ohne jedoch dasselbe im mindesten zu schädigen.

Obgleich ich schon manche Fahrt bei hoher See zurückgelegt habe, war doch diese von Vigia nach Cayenne eine der ärgsten Schüttelproben, die ich je durchgemacht habe; ich blieb übrigens auch diesmal von der Seekrankheit verschont und behielt stets guten Appetit.

30. Januar. Sobald es zu tagen begann, wurde die Fahrt wieder aufgenommen. Vormittags zwischen 10 und 12 Uhr passirten wir die Inselgruppe: Ilet-la-Mère, le Père et les Filles. Wir fuhren so nahe an der ersten dieser Inseln vorbei, dass wir deutlich das Haus des Commandanten und andere saubere, gut unterhaltene Wohnungen wahrnehmen konnten. Ilet-la-Mère, früher Hauptsträflingsort, ist heutzutage von den Deportirten geräumt und wird zu Lokaldiensten benützt. Die Insel ist angebaut und mit Cocospalmen bepflanzt; sie hat 2 Kilom. im Umfang. Die zweite Insel der Gruppe, Ilet-le-Père, von Ilet-la-Mère ungefähr 3 Meilen entfernt, ist Pilotenstation, während die sog. „Filles“, aus den zwei Inselchen „les Mamelles“ und „le Malingre“ bestehend, kahle, gänzlich unbewohnbare Felsen sind.

Kurz nach 12 Uhr bekamen wir Stadt und Hafen von Cayenne in Sicht, welchen Anblick wir freudig begrüssten! Um halb zwei Uhr Nachmittags liefen wir dort ein. Viele Segelschiffe lagen auf der Rhede, auch der

französische Postdampfer „Venezuela“ der Compagnie générale transatlantique. Der obligate Besuch des Hafendoctors musste noch abgewartet werden, bevor wir an das Land gehen konnten. Als der Herr Officier de Santé endlich gegen 3 Uhr zu erscheinen beliebte, zeigte er anfänglich grosse Lust, uns in Quarantäne zu schicken.

„Woher kommt Ihr? Aus Pará?“ fragte er.

„Nein, von Amapá kommen wir,“ antwortete Sr. Lourenço — auf diese Weise umging er den Zoll seiner Farinha-Ladung —.

„Aber Ihr bringt ja das Fieber mit,“ fuhr der Doctor fort, „der Kerl (er deutete dabei auf den Koch) sieht ja so gelb aus wie eine Citrone!“

Erst auf meine Zusicherung hin, dass dermalen in Brasilien kein Fieber herrsche und dass sich Alle während der Fahrt der besten Gesundheit erfreut hätten und noch erfreuten, beruhigte sich der Doctor und gestattete uns auszuschiffen.

Von der Seeseite aus erblickt man von der Stadt Cayenne blos die Kaserne, einige wenige Häuser und einen Palmenwald (Place des Palmistes). Ein befestigter, 35 M. hoher Hügel, ehemals „Montagne Cépérou“ genannt, beherrscht Stadt und Rhede.

In Cayenne. Ich verfügte mich sofort mit meinem Empfehlungsbriefe zu Herrn Lalanne, welcher mich freundlich empfing. Unter der Aegide eines höflichen Franzosen vom Hause L. ging ich auf die Suche nach einem Zimmer. In Cayenne existirt kein Gasthof, in dem man wohnen und essen kann, sondern es gibt nur Restaurants und Estaminets; Zimmer müssen besonders gemiethet

werden. Ueberall, wo wir eintraten, wurde uns die lakonische Antwort zu Theil: „Pas de place, Messieurs.“ In der That waren alle in der Stadt disponiblen Zimmer bereits von den mit dem Dampfer Tags zuvor angekommenen Passagieren in Beschlag genommen. Als wir schliesslich unsern Gang, leider unverrichteter Sache, beendet hatten, wobei der ganze Nachmittag verstrichen war, bot mir mein Begleiter in grossmüthigster Weise sein eigenes Zimmer für die paar Tage zur Benützung an, so dass ich weiterer Verlegenheit enthoben war.

Die Stadt Cayenne hat eine Bevölkerung von 8000 Einwohnern und liegt in 4° 56′ 10″ nördl. Br. und 52° 18′ 40″ westl. L. von Greenw. auf einer Insel, welche nördlich vom Meer, östlich vom Flusse Oyac oder Mahury, westlich vom Flusse Cayenne und südlich von dem diese beiden Flüsse verbindenden Canal Rivière du Tour-de-l'Ile begrenzt ist.

Eine schöne Jetée ist in's Meer hinaus gebaut.

Von den Sehenswürdigkeiten Cayenne's erwähne ich das Regierungsgebäude (Hôtel du Gouvernement), die Kirche im Centrum der Stadt, die Banque de la Guyane, die Mairie, den Justizpalast. Die Rue du Port (Hauptstrasse) durchschneidet die Stadt und führt vom Quai bis zur Place d'Armes, wo sich das Regierungsgebäude befindet. Die Place des Palmistes, schon von der Rhede aus sichtbar, ist eine grosse, mit schönsten Königspalmen bepflanzte Spazieranlage. Die Rue de Berry kann das „Boulevard von Cayenne“ genannt werden. Im Grossen und Ganzen sind die Strassen reinlich gehalten, doch sind sie nicht gepflastert und in einzelnen derselben wuchert das Gras. Uebrigens besitzt Cayenne eine Gasbeleuchtung. Das Regierungsgebäude ist von einem mit Palmen und schönen Pflanzen gezierten Garten umgeben.

Am nächsten Morgen (31. Januar) begab ich mich in der Frühe in's Hôtel du Gouvernement, um die betreffenden Schreiben von Dr. Crevaux zu überreichen. Ich wurde vom Regierungssecretär, Monsieur Caillard, empfangen, der mir versprach, er wolle sein Möglichstes thun, damit die Angelegenheit der Neger von der Crevaux'schen Expedition baldigst bereinigt würde und mich auf den Abend beschied. Ich fand mich pünktlich zur festgesetzten Stunde ein, doch führten die Verhandlungen zu keinem endgültigen Resultat. Da die Franzosen nicht englisch und die Neger nicht französisch sprachen, so musste ich als Dolmetscher fungiren. Die Schwarzen, welche sich, so lange sie auf brasilianischem Gebiete waren, höchst unterthänig und dienstfertig erwiesen hatten, benahmen sich hier, da sie ihr Geld noch nicht erhielten, wie die Wilden, schimpften und tobten, so dass wir uns genöthigt sahen, sie scharf zurecht zu weisen und, als das nichts nutzte, sie schliesslich mit Gewalt hinaus zu promoviren. Sie wurden hierauf immer zudringlicher und unverschämter, folgten mir auf Schritt und Tritt, um Geld zu erpressen. Am Sonntagmorgen (2. Februar) liess mich Herr Caillard wiederum zu sich bescheiden und machte mir die angenehme Mittheilung, dass die schwebende Angelegenheit nunmehr erledigt würde — es war die höchste Zeit, denn am Montag sollte der Dampfer nach Surinam abgehen. Die Neger erhielten nun ihren, von Dr. Crevaux festgesetzten Sold in blanker Münze ausbezahlt. Sie waren, sobald sie das Geld sahen, ganz umgewandelt, tanzten vor Freude wie die Kinder im Saal herum und bargen ihren Schatz sorgsamst.

Der dermalige Gouverneur von Französisch-Guyana, Marie-Alfred-Armand Huart, wurde im Jahre 1877 ernannt.

Die farbige Bevölkerung von Cayenne lebt mit den Weissen in gutem Einvernehmen. Das Volk spricht das sog. Créole, ein Patois des Französischen. Das Créole der Guyane weicht vom Créole der französischen Antillen etwas ab; so heisst z. B.

„Un peu“, im Créole de la Guyane: „Morceau“,
„ „ des Antilles: „Un brin“.

Eigenthümlich sind die von den Negern häufig gemachten Satzwendungen oder vielmehr Satzcorruptionen, z. B. statt: „Je veux“ sagen sie: „Moi vouloir“.

Die Creolinnen, Negerinnen und Mulattinnen von Cayenne aller Stände tragen einen Rock von farbiger Indienne oder von Mousseline, die sog. „Gaule“, und umhüllen den Kopf turbanartig mit dem „Madras“, einem grellbunten seidenen Tuch.

Die Cayennesen zeichnen sich durch grosse Höflichkeit und Zuvorkommenheit aus. Wenn ich Jemanden auf der Strasse nach dem Wege fragte, erhielt ich nicht nur genaueste Auskunft, sondern der Betreffende begleitete mich noch eine Strecke weit, damit ich ja nicht fehl ginge.

Die Deportirten leben auf den Inseln bei Cayenne: in den Pénitenciers auf den Iles du Salut (3 Stunden von Cayenne), am Maroni-Fluss (Pénitencier Saint-Laurent du Maroni), an der Montagne-d'Argent, in Saint-Georges sur l'Oyapock etc. Viele derselben, die ihre Strafzeit abgesessen haben, wohnen gleich den ehrsamen Bürgern in der Stadt und betreiben irgend ein Gewerbe.

Dank dem Empfehlungsbrief von Dr. Crevaux an einen Kaufmann in Cayenne, Mr. Franconi, erfuhr ich manche interessante Einzelheiten über die Colonie.

Die Ausfuhrartikel von Cayenne sind: Zucker, Tafia, Roucou (Farbstoff), Cacao, Kaffee, Bauholz u. A. Die

Entdeckung reicher Goldminen (Placers) Anfangs der Siebziger Jahre hat die Handelswelt von Cayenne in ein wahres Goldfieber versetzt, so dass die Minenausbeutung gegenwärtig die Hauptindustrie der Guyane bildet, und sich dagegen Cultur und Export von Landesproducten bedeutend verringert haben.

Klimatische Notizen. Das Klima von Cayenne soll, wie mich Herr L., ein langjähriger Resident der Guyane, versicherte, nicht so schlecht sein, dass dadurch der böse Ruf, in dem das Land in Europa steht, gerechtfertigt würde. Die Stadt selbst ist gesund; im Innern und auf den Inseln dagegen lässt der Gesundheitszustand zu wünschen übrig. Im Jahre 1877 wurde Cayenne von einer heftigen Gelbfieberepidemie heimgesucht. Wechselfieber und Dysenterie treten von Zeit zu Zeit epidemisch auf, hauptsächlich unter der Garnison während der heissen Monate (Juli—September). Man sagte mir, dass die Sonne in den Nachmittagsstunden von 3—4 Uhr gefährlicher und mehr zu fürchten sei als am Mittag, und dass man besonders den Nacken sorgfältigst vor Sonnenstich hüten müsse.

Gegenwärtig (Januar/Februar) sind wir in der kühlen Jahreszeit. Die Tagestemperatur fand ich etwas niedriger als in Pará; des Nachts war mehr Brise, bei 20—21³/₄ ⁰ R. Cayenne hat eine mittlere Jahrestemperatur von 20,9 ⁰ R. Die mittlere Temperatur des kühlsten Monats (Februar) ist 20,4 ⁰ R., die des wärmsten Monats (September) 21,4 ⁰ R.

In der heissen Zeit steigt die Hitze auf 24—28 ⁰ R., während es ja bei uns in der Schweiz im Sommer zuweilen noch heisser wird; hier in Cayenne ist es eben das Anhalten der Hitze, welches dem Europäer so sehr zusetzt. Nachts sinkt die Temperatur blos um 2—3 Grade.

Cayenne gehört zu den regenreichsten Orten der Welt: die mittlere jährliche Regenmenge beträgt 3301 Millim. (das ist etwa viermal so viel als die von Basel!)

Dampferverkehr. Cayenne besitzt monatlich eine regelmässige Postverbindung mit Europa und zwar:

Durch den französischen Dampfer der Compagnie générale transatlantique, welcher am 3. jeden Monats abgeht, via Paramaribo, Demerara, Trinidad und Ste. Lucie nach der Martinique, wo Anschluss ist an den von Colon kommenden Hauptdampfer obiger Gesellschaft mit Bestimmung St. Nazaire. Ausserdem besteht eine facultative Fahrgelegenheit mit einem holländischen Kutter vom Maroni aus nach Paramaribo und Demerara; hierauf von Demerara mit dem englischen Royal Mail Steamer nach Southampton.

Der Postdampfer der Compagnie générale transatlantique geht monatlich am 6. von St. Nazaire aus und wird auf den 29. d. M. in Cayenne erwartet.

Die zweite Verbindung (facultativ) ist die mittelst des am 17. monatlich ab Southampton segelnden Royal Mail Steamer's via St. Thomas und Barbadoes nach Demerara. Dort transbordiren Passagiere und Post auf den holländischen Colonialdampfer, welcher sie nach Paramaribo führt; von dort geht es mit dem holländischen Kutter oder Goëlette nach Saint-Laurent am Maroni, woselbst letzterer mit dem von Cayenne herkommenden Avisodampfer zusammentrifft, welcher ihm die für Europa (via Paramaribo) bestimmte Post übergibt und dagegen von ihm die europäische Post und eventuelle Passagiere aufnimmt. Ich denke, zum Privatvergnügen wird schwerlich Jemand diese umständliche Route zur Reise benützen — übrigens ist im August 1878 die Goëlette bei der Mündung des Surinam-Flusses mit Mann und Maus untergegangen.

Es besteht ausserdem Dampferverbindung zwischen den verschiedenen Punkten der Colonie, so z. B. von Cayenne nach dem Oyapock; Dampferdienst auf dem Mana-Fluss etc.

Ich verbrachte noch einen gemüthlichen Abend mit den beiden Brasilianern von Vigia. Sie hatten, wie sie mir sagten, bereits wieder Passagiere für die Rückfahrt, die sie demnächst anzutreten beabsichtigten.

Ich löste mein Passagebillet nach Paramaribo.

Am Abend vor der Abreise wohnte ich einer durch eine französische Operettentruppe gegebenen Vorstellung des Lustspiels: „Une tasse de thé" bei.

VI. Surinam.

Von Cayenne nach Paramaribo. — Bevölkerung und Sehenswürdigkeiten von Paramaribo. — Hôtel Lyons. — Reise in's Innere. — Gastliche Aufnahme auf Rust en Werk. — Besuch mehrerer Plantagen. — Handel von Surinam. — Sitten und Gebräuche. — Klima.

Ein unfreundlicher, regnerischer Morgen war's, als am 3. Februar der Dampfer „Venezuela“, Capitän Viel, welcher monatlich mit der Post und Passagieren zwischen Cayenne und Fort-de-France (Martinique) cursirt, nach seiner Bestimmung in See stach. Der Dampfer hat blos erste Classe und Zwischendeck. Die Cajüten sind nach Art der Transatlanticdampfer luxuriös ausgestattet. Ich habe eine grosse Cajüte mit vier Betten zu meiner Verfügung. Der Tisch an Bord des „Venezuela“ ist ausgezeichnet. Officiere und Mannschaft erweisen sich sehr zuvorkommend. Die Mehrzahl der Passagiere sind Franzosen, Beamte oder Kaufleute, welche auf Urlaub nach Europa reisen, um sich von dem glühenden Klima Guyana's zu erholen. Meine schwarzen Begleiter befinden sich ebenfalls an Bord und freuen sich, nach der sechsmonatlichen Abwesenheit ihre Familie und ihr Heim wiederzusehen.

Am 4. gegen Mittag fuhren wir in den Surinam-Fluss ein und ankerten zwei Stunden später in Front von Paramaribo, der Hauptstadt von Niederländisch-Guyana

oder Surinam, welche am linken Ufer des Surinamflusses etwa 20 Meilen flussaufwärts liegt. Ein stämmiger Mulatte von jovialem Aussehen bemächtigte sich meiner Siebensachen, trug sie in sein Boot und ruderte mich an den Quai. Am Landungssteg stand Herr van Emden, der Wirth des Hôtel Lyons, des einzigen Gasthofs in der Stadt, und führte mich in seine Behausung. Nach einem kräftigen Lunch trat ich meine Wanderung an.

Ich hatte seiner Zeit von Basel einen Empfehlungsbrief an einen Kaufmann in Paramaribo erhalten. Mein erster Gang nun am Nachmittag des 4. war nach dessen Wohnung, wo ich Briefe von zu Hause vorzufinden hoffte. Dort angekommen, vernahm ich aber zu meiner Betrübniss, dass Herr Ch. Busken-Huët, während er auf einer Reise im Innern begriffen war, vor einigen Tagen ganz plötzlich gestorben sei. Frl. Huët, die Schwester des Verstorbenen, welche mich empfing, sagte, es sei allerdings schon gegen Ende December ein Brief für mich eingetroffen, derselbe sei aber zur Stunde im Privatpult ihres Bruders sel. eingeschlossen, ich müsste mich daher noch einige Tage gedulden — in der That erhielt ich den Brief erst vierzehn Tage später. Frl. H. empfahl mich nunmehr an Herrn van Lierop, Nachfolger des verstorbenen Herrn B.-H.

Paramaribo ist eine hübsche Stadt und scheint mir nach Allem, was ich an Abbildungen und Photographien von Holland gesehen, viel Aehnlichkeit mit einer holländischen Stadt zu haben. Die Strassen sind breit, ausserordentlich sauber und von Irrigationscanälen durchzogen, jedoch nicht gepflastert. Nachts, wenn nicht „Freund Mond“ sein Licht spendet, ist die Stadt in totales Dunkel gehüllt, denn Beleuchtung ist absolut keine andere vor-

handen als die von den Lampen oder Kerzenlichtern im Innern der Wohnungen herrührende. Einen auffallenden Contrast gegen das kleinere, aber lebhafte Cayenne bildet die Ruhe, welche in Paramaribo herrscht, sobald die Dunkelheit eingetreten ist. Die Strassen sind völlig verödet und eine geisterhafte Stille, einzig unterbrochen vom Gesumme der Leuchtkäfer und dem Quaken der Frösche, oder etwa von den Klängen eines Negerfestes, waltet über der Stadt und ihren Bewohnern.

Die Häuser von Paramaribo sind mit Ausnahme weniger Backsteinbauten, von Holz und haben Giebeldächer, die mit Ziegeln gedeckt sind. Die Zimmer haben Holzdecken. Eine minutiöse Sauberkeit und tadellose Ordnung herrscht allenthalben. Die Gemächer sind mit kostbarem Geschirr und kleinem Tand geschmückt; an den Wänden hängen Porträts, auf Tisch und Schrank ist Porcellangeschirr und Glaswerk aufgestellt.

Die Hauptstrasse von Paramaribo ist der Waterkant, die Promenade am Quai. Hôtel Lyons liegt in Saramacca Straat. Die Läden befinden sich am Waterkant und in Saramacca Straat.

Unter den Gebäuden zeichnen sich der Gouverneurspalast am Waterkant und das in dessen Nähe liegende Stadthaus durch Schönheit aus.

Paramaribo besitzt vier Kirchen: eine reformirte, eine lutherische, eine der Mährischen Brüder (Herrnhuter) und eine katholische; ferner befinden sich zwei Synagogen: eine hoogduitsche und eine portugiesische in der Stadt.

Was sehr zur Annehmlichkeit der Stadt beiträgt, sind die mit Tamarinden, Cedros, Mango- und Mahagony-Bäumen bepflanzten Alleen, unter deren Schatten man sich streckenlang ergehen kann. Auf dem Markte in der

Nähe des Waterkants herrscht ein reges Treiben: da sitzen in langen Reihen Negerweiber und bieten, unablässig schäkernd und schreiend, Gemüse und Früchte aller Art (Bananen, Yams, Mangos etc.) zum Verkauf aus.

Neben dem Palast des Gouverneurs befindet sich ein Park, der als öffentliche Spazieranlage dient, wo jeweilen Sonntags und an einigen Abenden der Woche Militärmusik spielt.

Die Einwohnerzahl von Paramaribo, worunter mehr Farbige als Weisse, beträgt rund 22,000. Die weisse Bevölkerung besteht vorwiegend aus Juden, resp. eingewanderten holländischen und portugiesischen Juden.

Gouverneur der Colonie Surinam war im Jahre 1879: Ihr. C. A. van Sypesteyn.

Hôtel Lyons, wo ich wohne, ist in Ermangelung von Caféhäusern das tägliche Rendez-vous der Kaufleute. Ich esse am Tisch mit den Wirthsleuten, der Familie van Emden. Herr van Emden, ein Holländer, lebt schon seit einer Reihe von Jahren in Surinam und spricht geläufig deutsch. Er erzählte mir interessante Details aus seiner ehemaligen Dienstzeit und bot sich mir in uneigennützigster Weise als Cicerone an.

Eines Tages besuchten wir die in der Nähe der Stadt gelegenen Pflanzungen Kwatta und Vaderszorg. Erstere ist eine Cacao- und Bananenplantage, letztere eine Bananenplantage. In den Cacaofeldern von Kwatta stiessen wir unversehens auf eine kleine grüne Schlange. „Das ist die Papageienschlange, eines der giftigsten Reptilien Surinam's“, sagte voller Schrecken Herr van Emden, ergriff einen Stock, ich zog den Revolver und bald hatten wir dem garstigen Thiere den Garaus gemacht.

Auf Plantage Vaderszorg werden auch Bohnen, Piment (Cayenne-Pfeffer), Cassava, Yams und Cacao cultivirt.

Das Colonialmuseum in Paramaribo, dass ich im Lauf meines Aufenthaltes besuchte, enthält eine reichhaltige Sammlung aus Surinam's Thierwelt: Jaguare, Gürtelthiere, Layards (Faulthiere), verschiedene Affenarten und Schlangen, unter letztern die sehr giftige Ucurucú, Specimens von Wasser- und Landschildkröten, Leguans etc., sowie eine Menge ethnographischer Gegenstände. Ich erhandelte mir bei einem Deutschen eine Collection von Surinam-Früchten (Imitation in Papier-maché).

Paramaribo besitzt ein Theater, das aber während meines Aufenthaltes geschlossen war. Die Truppe war nach Cayenne gezogen, wo ich sie spielen sah.

Es erscheinen in der Stadt drei Zeitungen, sämmtlich in holländischer Sprache:

1. „De West-Indier", wöchentlich 2 Mal;
2. „Suriname", „ 2 „
3. „Gouvernements Advertentieblad".

Im Fort Zeelandia (Festung und Kaserne) liegen 400 Mann in Garnison. Die Dienstzeit dauert in Surinam 6 Jahre.

Der gütigen Einladung von Herrn van Lierop folgend, welcher Administrator von 18 Plantagen ist, reiste ich am 10. Februar nach dem Innern, zunächst nach der Plantage Rust en Werk. Ich fuhr in Gesellschaft der Herren van Emden, van Lierop, dessen Bruder und Familie und einem Deutschen, Herrn Schütte, per Dampfer auf dem Surinamfluss nach Post Leyden, Absteigsort für Plantage Rust en Werk und zugleich Quarantänestation.

Die Zucker- und Bananenplantage Rust en Werk am untern Commewijne-Fluss gehört dem Amsterdamer Hause Chevalier & Kürken. Director der Plantage ist Herr van Lierop, Bruder des Administrators van Lierop.

Unter Führung eines jungen Creolen von Surinam, Herrn Bray, hatte ich Gelegenheit, den Process der Zuckerfabrikation von Anfang bis zu Ende kennen zu lernen. Ich bemerke darüber Folgendes:

Das Zuckerrohr wird von dem Feld auf den künstlich angelegten Canälen in grossen Barken nach der Fabrik geführt und dort unter Walzen, welche durch Dampf getrieben werden, zerquetscht. Die ausgepressten Rohrstengel werden auf kleinen Karren in Scheunen übergeführt, dort getrocknet und schliesslich zu Brennmaterial verwendet. Der Rohrsaft fliesst in backsteinerne Behälter, worin der Kochprocess vor sich geht. Nachdem der Saft, welcher von einem Behälter in den andern übergeleitet wird, während einiger Stunden gekocht worden ist, wobei der Schmutz und andere unreine Bestandtheile durch Neger mittelst hölzerner Schaufeln ausgeschieden werden, wird derselbe durch hölzerne Känel in die sog. Kühler, das sind grosse hölzerne Tröge, geleitet. Der Saft bleibt im Kühler einige Tage lang stehen und verwandelt sich nach diesen Vorgängen schliesslich zu einer dicken Masse resp. zum eigentlichen Zucker, dem braunen oder Moscovaden-Zucker, der dann in Fässer kommt. Im Boden dieser Fässer sind kleine Löcher eingebohrt, durch welche der noch flüssige Saft durchsickert und den sog. Melasse-Zucker (auch Melis- oder Lumpenzucker genannt) gibt. Die Melasse kommt einestheils wiederum in Fässer, um zur Syrupfabrikation verwendet zu werden, anderntheils wird Rum daraus gemacht.

Während der Regenzeit dauert der Kochprocess länger als während der Trockenzeit.

Rumfabrikation: Während des Kochprocesses wird der Schaum im Kessel oben abgenommen und nach Vermengung mit Melasse in grosse Fässer übergepumpt, worin die Masse 8—10 Tage stehen bleibt, bis sie in Gährung übergegangen ist. Hierauf wird der Zucker im sog. Destillationskessel gekocht und durch Ueberleitung in eine Maschine mit schlangenförmigem Gewinde zum eigentlichen Rum (Tafia) fabricirt.

Die Zahl der auf Plantage Rust en Werk beschäftigten Arbeiter übersteigt 400;

Neger	etwa	200;
Kulis	„	150;
Chinesen	„	75.

Die Kulis, welche aus Ostindien nach Surinam kommen, werden auf fünf Jahre engagirt, ebenso die Chinesen, während die Neger frei, d. h. ohne Contract arbeiten. Sclaven gibt es seit dem Jahre 1863 keine mehr in Surinam. Die besten Arbeiter sollen die Chinesen sein. Kulis und Chinesen wohnen von den Schwarzen getrennt.

Das Spital auf Plantage Rust en Werk ist ein grosses Gebäude. Der Districtsdoctor macht wöchentlich zweimal die Runde, um die „Malenkers“ (Kranken) zu besuchen.

Der junge Bray, mein Freund und ständiger Begleiter auf der Plantage, ist der Sohn eines holländischen Pflanzers und functionirt gegenwärtig behufs Erlernung der Zuckerfabrikation als „Blankofficier“ auf Rust en Werk (unter diesem Namen werden nämlich in Surinam die weissen Aufseher bezeichnet).

Den folgenden Tag (11. Februar) ritt ich mit Bray nach der Plantage De Resolutie hinüber, welche etwa zwei Stunden von Rust en Werk entfernt ist. Der auf der einen Seite vom Kreek (Canal), auf der andern Seite von Wald begrenzte Weg war bodenlos, da es Tags zuvor stark geregnet hatte; wir konnten daher nur streckenweise traben. Die Gegend zwischen Rust en Werk und De Resolutie ist nicht unschön: Busch und hohes Gras (Tschungel) wechseln miteinander.

Auf Plantage De Resolutie traf ich alte Bekannte von Paramaribo, nämlich die Herren van Emden und Schütte. Letzterer ist Director über das Maschinenwesen auf De Resolutie: er stellte mich dem Plantagedirector Herrn Samson und dessen Gemahlin vor.

Die Plantage De Resolutie gehört der Niederländischen Handelsgesellschaft (Cultuur Maatschappy) in Amsterdam und ist die grösste Zuckerpflanzung auf Surinam. Bei dieser Gelegenheit bemerke ich, dass die grössern Pflanzungen in der Colonie, so z. B. De Resolutie, Rust en Werk, Frederiksburg, Vaderszorg u. a. Eigenthum von Kaufleuten in Holland sind, welche deren Verwaltung den sog. Administrateuren überlassen. Die Administrateure haben ihren Wohnsitz in Paramaribo. Im Besitz von Surinamern sind blos kleinere Plantagen.

Die Zuckerfabrikation auf De Resolutie weicht von der auf Rust en Werk üblichen etwas ab, resp. sie ist vollkommener. Der ausgepresste Saft kommt zunächst durch ein Sieb, worin die gröbsten Unreinigkeiten ausgeschieden werden; hernach wird derselbe in einem grossen Behälter gekocht; fernere unreine Bestandtheile werden durch Beisatz von Kalk entfernt. Alsdann wird der Saft

in einem grossen geschlossenen Kessel in luftleerem Raum kalt gekocht, hierauf in die sog. Centrifugen oder Wakin-Pans übergeführt, allwo derselbe durch Wasserzusatz so weiss fabricirt werden kann, als man es wünscht. In den Centrifugen wird der Melassezucker vom eigentlichen Zucker ausgeschieden. Die Melasse wird entweder in Tröge geleitet, wiederum gekocht und gibt den braunen Zucker, oder man lässt sie etwa 14 Tage stehen, bis sie in Gährung übergeht. Daraus wird sodann Rum gebrannt.

De Resolutie arbeitet in doppelt so grossem Maassstabe als Rust en Werk. Die jährliche Production von De Resolutie beträgt 1400—1600 Oxhofts oder Fass Zucker; die von Rust en Werk 700 Oxhofts (1 Oxhoft = 1000 Kilogr.). Manches Fass enthält blos 700 — 800 Kilogr. Der Zucker von Rust en Werk wird zum grössten Theil in der Stadt Paramaribo selbst umgesetzt, während der Zucker von De Resolutie direct ab der Plantage nach Amsterdam versandt wird und also auf den holländischen Markt kommt. Damals lag eben ein Segler in Ladung vor De Resolutie.

Wir besichtigten auf De Resolutie auch die Zuckerfelder, welche einen Flächeninhalt von ca. 1000 Acres haben. Schon ein Jahr nach der Anpflanzung producirt der Stengel Zucker; es kann 7—8 Jahre lang von ein und demselben Stengel geerntet werden. Der Wald wird abgeholzt, um Raum für neue Anpflanzung zu gewinnen.

Es sind etwa 1000 Arbeiter auf De Resolutie thätig: Kulis, Neger und Chinesen, welche in drei gesonderten Quartieren wohnen. Die Kulis-Niederlassung auf De Resolutie ist ein regelrechtes, an 250 Häuschen zählendes Dorf, das in regelmässige, rechts und links von der Haupt-

strasse (der Domaine) auslaufende, parallele Querstrassen eingetheilt ist.

Vor dem Hause haben die Kulis kleine Gemüse- und Blumenbeete angepflanzt.

Die chinesische Arbeiterbevölkerung lebt von der übrigen abgesondert in Wohnungen, die ganz nach chinesischer Art gebaut und nach chinesischem Geschmack eingerichtet sind.

Auf allen grössern Plantagen Surinam's befindet sich beim Fabrikgebäude ein den Bedürfnissen der Arbeiter entsprechender Kaufladen, der in der Regel von einem Chinesen gehalten ist. Wirthshäuser gibt es nicht; Jeder kann sein Gläschen Tafia im Laden trinken.

Wir kehrten am Abend nach Rust en Werk zurück.

In der Frühe des nächsten Morgens sassen wir wieder im Sattel, um die Plantage Marienbosch am untern Commewijne-Fluss zu besuchen. Ein Prachtswetter begünstigte uns auf dem heutigen Ausfluge. Die Route war gut und trocken.

Der Weg führte uns an mehrern kleinern Plantagen vorbei: Maasstroom, Johannesburg, Berlijn, Elisabetshoop u. a. Es liegen lauter Cacao- und Bananenplantagen zwischen Rust en Werk und Marienbosch. Die Vegetation ist äusserst üppig, das Land trotz der zahlreichen Pflanzungen aber noch urwild, denn nicht selten schleichen Jaguare bis dicht an die Wohnhäuser heran. So hatte man einige Tage zuvor im Wald bei Marienbosch, nur wenige Minuten von der Plantage entfernt, deren zwei mittelst gestellter Fallen gefangen. Auch Schlangen und Affen gibt es in Menge; wir trafen auf dem Ritt eine schöne, schwarz- und gelbgeringelte Schlange an, welche sich jedoch bei unserem Nahen rasch in's Dunkel des Waldes zurückzog. Hoch

über uns sahen wir Affen auf den Bäumen herumspringen, sog. Mungi-Mungis.

Der Director von Marienbosch, Mynheer Bender, bereitete uns einen freundlichen Empfang. Auf Marienbosch werden Cacao und Bananen cultivirt. Nach der Siesta — es waren in einem kühlen Zimmer eigens Matrazen für uns hingelegt worden — besuchten wir die Bananen- und Cacaofelder. Die Arbeit auf Marienbosch erfordert natürlich nicht ein Dampfwerk wie auf den Zuckerplantagen, sondern besteht lediglich im Ernten und Trocknen der Cacaobohnen, sowie im Pflücken und Verkauf der Bananen.

Der Cacaobaum erreicht in Surinam eine Höhe von 20 Fuss; er trägt fünf Jahre nach der Anpflanzung Früchte. Die Bohnen sind in den dicht am Stamm wachsenden faustgrossen Kapseln enthalten. Die Kapseln haben eine sehr dicke Schale und sind zur Zeit der Reife von orangegelber Farbe. Die Cacaobohnen hängen durch eine weisse, schleimige, süsslich schmeckende Masse an einander; sie werden ausgenommen und auf Pritschen an der Sonne getrocknet. Stets wird in den Cacaoplantagen auch die Banane beigepflanzt, weil der Cacaobaum zu seinem Fortkommen nothwendig des Schattens bedarf; hiezu leisten die kolossalen Bananenblätter vorzügliche Dienste.

Wir durchschritten ein gutes Stück der Pflanzung. Bei jeder Feldabtheilung, welche regelmässig durch Wasserabzugsgräben von der nächsten getrennt ist, befinden sich Wächter. Dieselben wohnen in Holzbaracken in der Nähe des Feldes.

Unser Rückritt nach Rust en Werk ging gut und schnell von Statten.

Der Tag ist auf der Plantage Rust en Werk sehr geregelt:

Um 8 Uhr wird gefrühstückt, um 1 Uhr zu Mittag und um 9 Uhr zu Nacht gegessen. Die Sitte des späten Nachtessens soll auf allen surinamischen Plantagen vorherrschen. Die Kost weicht von der europäischen nicht stark ab; frisches Fleisch ist spärlicher als in Paramaribo, statt dessen wird Salzfleisch gegessen. Geröstete Bananen (Bacubas) ersetzen das Brod. Sämmtliche Blankofficiers (die weissen Angestellten) nehmen an den Mahlzeiten mit dem Director und dessen Familie Theil. Am Abend versammeln sie sich im Saal, um die Comptabilität des Tages zu machen, die Bücher einzutragen und dem Director über das Laufende Bericht zu erstatten. Sofort nach dem Nachtessen zieht sich ein Jeder in sein Gemach zurück; man begibt sich frühzeitig zur Ruhe, denn es gilt am Morgen bei Sonnenaufgang, oft schon früher, wieder munter an der Arbeit zu sein.

Auf Rust en Werk wird nur holländisch gesprochen. Mit Herr van Lierop konnte ich mich, obschon er holländisch und ich deutsch sprach, leidlich verständigen. Der ältere Herr van Lierop, Administrator der Resolutie, spricht etwas englisch. Beide Herren (Brüder) sind mit Creolinnen aus Surinam verheirathet.

Im niederländischen Guyana wird die Gastfreundschaft in hohem Maasse ausgeübt. Die liebenswürdige Familie v. L. gestattete nur ungern, dass ich nach drei Tagen schon weiterziehe; „sie hätten gehöfft, ich würde während einiger Wochen ihr Gast sein“, sagten mir die Leute beim Abschied.

Am 13. Februar bestieg ich in Station Johannesburg ($^1/_2$ Stunde von Rust en Werk entfernt) den Dampfer,

wo ich die Herren van Emden und Schütte traf, und fuhr mit ihnen nach der Zuckerplantage Alliance. Dieselbe liegt am Matapicca-Kreek, einem Zweigfluss des Commewijne, welcher sich in den Atlantischen Ocean ergiesst. Ingenieur Schütte begab sich behufs Vornahme von Maschinenreparaturen nach Alliance. Diese Plantage machte mir keinen so günstigen Eindruck, wie die früher besuchten. Die Gebäulichkeiten und Maschinen sind in verlottertem Zustande; das Terrain aber soll ergiebig sein. Der Director von Alliance ist ein Creole von der Antilleninsel Grenada, der Administrateur ein Schotte. Wir wurden auch hier sehr gastfrei empfangen.

Wir übernachteten in Alliance und traten am nächsten Morgen (14. Februar) die Rückfahrt nach Paramaribo an. Strömender Regen gestaltete die an und für sich hübsche Fahrt leider zu einer sehr ungemüthlichen.

Ich hätte gern auch eine Kaffee- und Baumwollplantage besucht, doch liess sich dies nicht wohl machen, da sich deren überhaupt wenige mehr in der Colonie befinden und diese wenigen von Paramaribo weit entfernt sind. Die Baumwollcultur ist fast ganz verlassen; es gibt blos noch 2 oder 3 Baumwollplantagen in Surinam und zwar in den Districten Coronie und Nickerie, hart an der Grenze von Britisch-Guyana.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel von Surinam sind: Zucker, Cacao, Kaffee und Baumwolle. Im Februar 1879 standen die Preise des Surinam-Cacao's in Europa sehr hoch: fl. 1. 10 per Kilogr. Der Zucker wird meistens per Segelschiff nach Amsterdam und Glasgow verladen. Cedernholz, Mahagony- und anderes Bauholz, durch die

Buschneger nach der Stadt geflösst, wird ebenfalls exportirt.

Eingeführt werden europäische Manufacturwaaren, Bijouterie, Uhren, Lebensmittel etc. Die Einfuhrzölle sind ziemlich hoch.

Die Mehrzahl der Kaufleute und Krämer von Paramaribo sind Surinamer oder holländische Colonisten, die sich haben naturalisiren lassen. Einige wenige Engländer und Deutsche leben in Paramaribo. Unter letztern habe ich angenehme Bekanntschaften gemacht. Von meinen Landsleuten habe ich weder in Cayenne noch hier welche getroffen!

Die vor einigen Jahren gemachte Entdeckung von Goldminen im Innern Surinam's hat das Hauptinteresse der Colonisten auf sich gezogen, und die Ausbeutung der Minen (Placers) wird gegenwärtig schwunghaft betrieben. Ein kleiner Dampfer fährt alle Wochen nach den Minendistricten. Manche Surinamer-Kaufleute arbeiten selbst in den Minen oder dingen Leute zum Goldgraben. Ein guter Mineur kann bis zu einem halben Kilogr. Gold per Tag waschen; der durchschnittliche Tagesertrag beträgt 250 Gramm. Auf der Surinaam'schen Bank zu Paramaribo erhält man für 1 Pfund Gold 7—800 fl.; ist der Erlös dafür in Europa ein grösserer, so soll man den Ueberschuss, wie man mir sagte, von der Bank in Baar ausbezahlt erhalten.

Es wird auch Silber gegraben.

Die Negerinnen und Creolinnen von Surinam tragen sämmtlich buntfarbige Tücher, welche sie turbanartig um das Haupt wickeln. Diese Tücher sind hauptsächlich St. Galler- und Glasgower-Fabrikate; der Preis schwankt in Paramaribo zwischen 2½ und 3 fl. das Dutzend.

Zitz von Manchester und Frankreich wird im Kleinhandel zu 25—80 Cents per Meter verkauft. In den Läden dient die Elle als Maass.

Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, dass sich die bessern Stände durchweg nach europäischer Art kleiden und die Damen stets nach der neuesten Pariser Mode einher zu gehen sich befleissigen. In Bijouterie wird starker Luxus getrieben.

Zuweilen kommt ein Trupp Buschneger aus dem Innern nach der Stadt, um Einkäufe an Tabak, Lebensmitteln etc. zu machen und als Austausch dagegen Producte und Holz zu bringen. Die Kleidung der Buschneger besteht aus Fellen von Jaguaren und andern Thieren; an den Füssen tragen sie Sandalen, in Nase und Ohren Ringe und in die Haare stecken sie bunte Vogelfedern.

Die Umgangssprache in Surinam ist das Holländische. Die meisten Surinamer der bemitteltern Classe sprechen etwas französisch oder englisch. Die Schwarzen sprechen unter sich das Neger-englisch, eine für den Europäer schwer zu erlernende Sprache, die aus englisch, französisch und spanisch zusammengesetzt ist.

Die Küche ist europäisch. Das Lieblingsgetränk der Colonisten ist der Genever (Wachholderschnaps), welcher überall aufgetischt wird. Der Besucher wird nie ohne ein Gläschen Genever entlassen; man nimmt dieses Getränk vorzugsweise vor der Mahlzeit, um den Appetit zu reizen. Will man ihm den fuseligen, für den Neuling unangenehmen, dem daran Gewöhnten aber ganz angenehm scheinenden Geschmack benehmen, so giesst man einfach einige Tropfen Angostura-Bitter hinzu. Ich gestehe, dass ich anfangs Mühe hatte, das Getränk ohne Zusatz von Bitter herunterzubringen. Cognac, welcher im benachbarten

Cayenne stark consumirt wird, wird in Surinam wenig getrunken, da er hier als der Gesundheit nachtheilig betrachtet wird. Von Bier, holländischem und englischem, ist bedeutender Consum. Thee wird mehrere Male des Tags genossen, Kaffee des Morgens früh beim Aufstehen. Nicht gut ist es in Surinam mit dem Wein bestellt, welcher theuer und in der Regel von zweifelhafter Güte ist.

Das Klima von Surinam ist sehr heiss, aber gesund; Epidemien sind selten. Das gelbe Fieber ist seit den Fünfziger Jahren in Paramaribo nicht mehr epidemisch aufgetreten. Die gewöhnlichen unter den neu in's Land kommenden Europäern herrschenden Krankheiten sind: Wechselfieber, Gallenfieber und der sog. „rothe Hund“, von den Engländern „Prickley heat“ genannt, ein Hautausschlag, welcher mehr lästig als gefährlich ist, da er den davon Befallenen gerade vor dem Fieber schützen soll. Ich bekam ihn auch, er verliess mich aber wieder, sobald ich von Paramaribo abgereist war. Elephantiasis und Lepra (Aussatz) kommen unter der farbigen Bevölkerung häufig vor. Die Elephantiasis ist nicht ansteckend, die Lepra dagegen in hohem Grade; es werden darum die Lepra-Kranken in Absonderungshäusern untergebracht.

Surinam hat zwei trockene und zwei nasse Jahreszeiten, welche sich folgendermassen vertheilen:

Die kleine	Trockenzeit:	von	Februar	bis	April;
„ grosse	Regenzeit:	„	Mai	„	Juli;
„ grosse	Trockenzeit:	„	August	„	November;
„ kleine	Regenzeit:	„	December	„	Januar.

Ich traf es somit günstig, indem bei meiner Ankunft (Anfang Februar) die kleine Trockenzeit begonnen hatte. Einen Monat früher wäre der Besuch der Plantagen geradezu unpracticabel gewesen.

Wenige Regentage ausgenommen, war das Wetter während meines Aufenthaltes in Surinam stets schön und die Temperatur erträglich.

Die von mir in Paramaribo (Hôtel Lyons) angestellten Temperaturbeobachtungen ergaben folgende Resultate:

(Réaumur-Grade)

		Nachmittags	Nachts
1879, Februar	4.	—	20
„	5.	24	20
„	6.	—	19
„	7.	23	19,75
„	8.	—	20
„	9.	24	—
„	14.	—	20
„	15.	23,5	20
„	16.	24	20,5
„	17.	25	19
„	18.	24	19,75
„	19.	—	19,5
„	20.	—	20,75

Nach der Mahlmann'schen Temperaturtafel beträgt in Paramaribo die mittlere Temperatur des Jahres: 21,2° R.
„ „ „ „ Winters: 20,7° „
„ „ „ „ Frühjahrs: 21,0° „
„ „ „ „ Sommers: 21,5° „
„ „ „ „ Herbstes: 22,6° „

Mittel des wärmsten Monats (September): 22,9° R.
„ „ kältesten „ (Februar): 20,5° „

Temperatur-Extreme: 16 und 27° R.

Der 19. Februar war der Geburtstag des Königs Willem III. von Holland, ein Festtag in der Colonie. Am Morgen fand auf dem Paradeplatz Revue sämmtlicher in Paramaribo garnisonirender Truppen und der Burgerwaacht statt; nachher war grosse Reception der Civil- und Militärbehörden und der fremden Consuln im Palast des Gouverneurs. Im Hôtel Lyons kamen am Abend eine Menge Leute zusammen; es wurde Billard und Karte gespielt, gezecht und jubilirt bis spät in die Nacht hinein.

Zur Feier dieses Tages finden sonst jeweilen grosse öffentliche Festlichkeiten und Volksbelustigungen statt, welche in diesem Jahre aber unterblieben wegen des kürzlich erfolgten Todes des Prinzen Heinrich, des Bruders des Königs.

VII. Demerara.

Georgetown in Britisch-Guyana. — Aussehen der Stadt. — Tower's Hôtel. — Fahrt auf der Demerara-Bahn. — Mittheilungen über die Colonie.

Mit dem Besuch der Plantagen hatte ich den interessantesten Theil von Surinam gesehen und hielt mich nichts mehr in der Colonie zurück. Um einige Tage Zeit zu gewinnen, wollte ich per Schooner, als erste Gelegenheit, nach Georgetown (Britisch-Guyana) fahren. Da es sich aber ergab, dass die nächste Dampferabfahrt auf die nämliche Zeit fiel, so zog ich vor dieselbe zu benützen. Ich schiffte mich daher am 21. Februar an Bord des holländischen Colonialdampfers „Curaçao“ ein, welcher monatlich die Post und Passagiere nach Georgetown auf den von dort nach England segelnden Royal Mail Steamer führt.

Wir liefen in Coronie und Nickerie an. Nickerie, die letzte holländische Station, liegt an der Grenze von Niederländisch- und Britisch-Guyana, gegenüber der Mündung des Corentyn-Flusses.

Am Morgen des 23. ankerte der Dampfer vor Georgetown, Hauptstadt des britischen Guyana oder Demerara.

Georgetown, ehemals Stabroek geheissen, liegt am rechten Ufer des Flusses Demerara. Es ist eine rege Handelsstadt mit einer Bevölkerung von 40,000 Ein-

wohnern, worunter Neger, Kulis und Chinesen zahlreich vertreten sind. Die regelmässig angelegten Strassen und die in etwas steifem, aristokratischem Styl gebauten Häuser deuten die Herrschaft John Bull's an. In Water Street, der Handelsstrasse, die wohl eine Viertelstunde lang ist, folgen sich in ununterbrochener Reihe Warehouses, Stores und Läden mit elegant ausgestatteten Schaufenstern. Die obere Water Street ist das Chinesenquartier; lauter Schusterläden, Barber- und Spirit-Shops befinden sich dort. Längs des Flusses liegen unermessliche Wharfs oder Zuckermagazine.

Georgetown besitzt mehrere schöne Kirchen; ich erwähne davon die St. Philip's Church.

Die Wohnungen der Kaufleute, zierliche Cottages, liegen in Main Street. Der Palast des Gouverneurs befindet sich in der mit Main Street parallelen Strasse. Manche Strassen von Georgetown sind von Canälen durchzogen, die noch von den Holländern, in deren Besitz grösstentheils die Colonie bis zum Jahr 1802 war, herrühren sollen. Die meisten Häuser sind Backsteinbauten und haben Schieferdächer; steinerne Gebäude sind seltener. Es macht einen sonderbaren Eindruck, die hermetisch geschlossenen Fenster an den Häusern zu erblicken, was dem Klima nicht sehr angepasst scheint.

Unter den commerciellen und öffentlichen Anstalten von Georgetown erwähne ich die British Guiana Bank, die Colonial Bank (Filiale der Colonial Bank in London), die Georgetown Gas Company Ltd., den Colonial Telegraph, schliesslich die Eisfabrik. Das Museum enthält eine reichhaltige Sammlung von Vögeln, Raubthieren und Colonialproducten, ausserdem eine werthvolle Bibliothek. Es fehlen in Georgetown nicht die englisch-obligaten

Cricket- und Rowing-Clubs, Rifle Association, Races etc., ein Beweis, dass die Engländer auch im fernen Südamerika ihren Nationalvergnügen huldigen.

Einen spasshaften Anblick gewährt es, am Sonntag die Schwarzen in ihren grotesken europäischen Anzügen durch die Strassen stolziren zu sehen, die Männer in langem schwarzem Rock und Cylinderhut, die Frauen in seidenen, mit bunten Schleifen gezierten Gewändern.

Zucker und Rum sind die Hauptausfuhrartikel von Britisch-Guyana.

Einfuhr: Europ. Manufacturwaaren, Luxusartikel, Lebensmittel, Wein, Bier u. A.

Die Geldwährung ist die englische. Es circulirt englisches Silber (Gold sah ich keines) und Papiergeld (Noten der British Guiana Bank und der Colonial Bank). Gerechnet wird aber nach Dollars (wie auch in Trinidad, Barbadoes, Jamaica, überhaupt den brit. Antillen. 1 $ = 4 sh. 2 d.). Für Sovereigns zahlte man im Februar 1879 ein Agio von 3%.

Die Preise von Manufacturen, Quincaillerie und Lebensmitteln sind in Demerara nicht so hoch als in Surinam. Ich lasse einige Angaben folgen:

Board und Lodging im Tower's Hôtel, dem ersten der Stadt, 2½ $ per Tag; Wein ca. 4 sh. die Flasche; Cabs 1½ sh.; Bücher kosten blos etwa 6 d. mehr als in London.

Die Arbeitszeit auf den Bureaux in Georgetown ist von 7 Uhr Morgens bis 4 Uhr Abends. Gespeist wird Abends 5 Uhr.

Im Tower's Hôtel fand ich allen nur erdenklichen Comfort und hätte mich füglich nach London zurückversetzt glauben können. Reinliche, luftige Zimmer, auf-

merksame Bedienung, englische Küche und englische Preise; Herz, was willst du noch mehr? In der That gilt Tower's Hôtel für einen der besten Gasthöfe in Westindien.

Die Fahrt mit der Eisenbahn nach Mahaica, welche ich eines Abends machte, führte durch eine mit lauter Zuckerfeldern bepflanzte Gegend. Von den Mosquitos wird man aber auf dem Wege fast aufgefressen!

Communicationen mit dem Innern:

Colonialdampfer fahren ab Georgetown:

1) nach Airy Hall, Essequibo täglich;
2) „ Berbice wöchentlich 2 Mal;
3) „ dem Sträflingsort Massaruni wöchentlich 3 Mal.

Verbindung mit New Amsterdam, dem Hauptort von Berbice: Ein Waggon fährt ab Mahaica, an den ersten Zug von Georgetown anschliessend, und kommt 3.30 Abends in Blairmont an, von wo per Ferry-Steamer nach New Amsterdam; Ankunft dort 3.45 Abends. Von New Amsterdam aus besteht Verbindung nach dem Corentyn.

Die Colonie ist in 3 Counties eingetheilt: Demerara, Berbice und Essequibo.

Die Hauptstadt Georgetown liegt in der County Demerara. Hauptort von Berbice ist New Amsterdam, welches im Jahre 1871 5437 Einwohner hatte.

Die wichtigsten Flüsse von Britisch-Guyana sind der Demerara, Essequibo, Berbice und Corentyn. Der Essequibo ist der grösste Strom der Colonie. Im obern Lauf des Potaro, eines Nebenflusses des Essequibo, wurde am 24. April 1870 durch den Geological Survey Mr. Brown der berühmte Kaieteur-Fall entdeckt, welcher den Niagara an Höhe übertreffen soll. Seine Fallhöhe beträgt 822 engl. Fuss; die Fallbreite variirt je nach der Jahreszeit zwischen 240 und 370 Fuss.

Grössere Forschungsreisen im Innern von Britisch-Guyana haben ausgeführt: die Brüder Schomburgk in den Jahren 1835—1842, ferner Ferd. Appun und der Engländer Brown 1868—1872.

Das Klima von Georgetown ist dem von Paramaribo sehr ähnlich. Nach elfjährigen Beobachtungen ergibt sich für Georgetown eine mittlere Temperatur von $21,_{1}{}^{0}$ R. Das Mittel der kältesten Monate (Januar/Februar) ist $20,_{6}{}^{0}$, des wärmsten Monats (October) $21,_{8}{}^{0}$ R. Die täglichen Temperaturschwankungen betragen 4—5°. Absolute Temperaturextreme: $16,_{6}$ und $26,_{2}{}^{0}$ R. Jährliche Regenmenge = 2415 Millim. Zahl der Regentage = 176,8. Die grösste Regenmenge in einem Tag betrug 140 Millim. Es fiel mehr als doppelt so viel Regen bei Tag als bei Nacht.

In Georgetown schien mir weniger Brise zu herrschen als in Surinam.

VIII. Trinidad.

Von Demerara nach Trinidad. — Die Stadt Port of Spain. — Der Asphalt-See. — Fahrt auf der Trinidad-Bahn nach Arima. — Der Maracas-Wasserfall. — Blue Basin. — Besuch einer Cacaoplantage. — Verschiedene Notizen über Trinidad.

Am Abend des 25. Februar schiffte ich mich an Bord des englischen Dampfers „Eider“ nach Trinidad ein. In Georgetown legen die Dampfer unmittelbar am Wharf an.

Früh am Morgen des 27. kamen wir in Port of Spain an, Hauptstadt der britischen Insel Trinidad. Im Gegensatz zum flachen Küstenland von Holländisch- und Britisch-Guyana bietet der rings von hohen, bewaldeten Bergen eingeschlossene Golf von Paria, an welchem Port of Spain liegt, einen ganz andern Anblick dar.

Ich nahm in einem spanischen Gasthof Quartier, da in dem andern Hôtel, einem französischen, kein Zimmer frei war.

Port of Spain, ehemals Puerto de España genannt, liegt im nordwestlichen Theil von Trinidad und hat regelmässige, rechtwinklig sich schneidende Strassen. Promenadeplatz ist der sog. Marine Square. Der Palast des Gouverneurs, Queen's House genannt, ist ein Bau von grosser Eleganz; nahe dabei befindet sich ein prachtvoller Park (Botanic Garden), dessen Besuch ich nicht ver-

säumte. Alle möglichen Gewächse von Südamerika und den Antillen sind dort zu finden.

Die Kirchen, das Police-Court House und die Kaserne von Port of Spain zeichnen sich durch schöne Architektur aus. Sehenswerth ist ferner die im Government House ausgestellte Sammlung ausgestopfter Vögel und Schlangen von Trinidad.

Ich blieb 8 Tage in Port of Spain und unternahm während dieser Zeit in Gesellschaft eines Russen mehrere Ausflüge in's Innere der Insel. Ich hatte diesen Herrn auf der Fahrt von Cayenne nach Surinam und später in Tower's Hôtel, Georgetown, getroffen; er fuhr dann auf demselben Dampfer wie ich nach Trinidad hinüber. Wir schlossen gute Bekanntschaft und logirten in Port of Spain im gleichen Gasthof.

Am 1. März besuchten wir den Pitsch Lake oder Asphalt-See bei La Brea, im südwestlichen Theil der Insel. Man fährt im Dampfer um 7 Uhr Morgens von Port of Spain ab und erreicht nach etwa 4 Stunden Station La Brea. Der Dampfer berührt die Orte Chaguanas, Couva, Savanetta, San Fernando, Oropuche und langt gegen 11 Uhr in La Brea an.

Der eine halbe Stunde von La Brea entfernte Pitch Lake ist eine Fläche von asphalthaltigem Terrain, welche von kleinen, aber tiefen Bächen und Tümpeln hie und da durchbrochen ist. Nicht allein der See, sondern auch der ganze Weg von der Küste bis dahin sind asphalthaltig. Ein dem baslerischen Schnappkarren ähnliches Vehikel, in welches zwei Strohsessel als Sitze gestellt waren, brachte uns an den See. Ein Neger, mit einer Planke beladen, die zum Ueberschreiten der Bäche und Pfützen dienen sollte, begleitete uns. Der Pitch Lake mag eine halbe

Stunde lang und etwa zehn Minuten breit sein. Wir drangen bis zum Centrum des See's, d. h. so weit als möglich vor; denselben in seiner ganzen Ausdehnung überschreiten kann man nicht, da der Asphalt über die Mitte hinaus weich wird und man Gefahr laufen würde, darin wie in einem Morast zu versinken. Rings um den See findet sich die üppigste Vegetation vor; Mauritia-Palmen umsäumen das rechte Ufer, während sich auf dem linken Savanen hinziehen. Selbst die Monotonie der Seefläche ist durch Inselchen mit Baumwuchs auf anmuthige Weise unterbrochen.

Wie ich hörte, wird der vom Pitch Lake und Umgebung gewonnene Asphalt durch ein deutsches Haus ausgebeutet. Die Asphaltfabrikation geht an der Küste im Dorf La Brea von Statten folgendermaassen:

Nachdem die Masse 16—17 Stunden lang in grossen backsteinernen Trögen gekocht worden, kommt sie in Fässer, worin sie stehen gelassen wird, geht sodann bald in festen Zustand über und wird so als Handelsartikel nach Europa verladen. Der Preis eines Fasses (180 Kilogramm) betrug damals 12—12½ Dollars. — Wer weiss, vielleicht bestehen unsere Trottoirs in Basel aus Asphalt vom Pitch Lake von Trinidad? — Der Asphalt-See von Trinidad steht wohl einzig in seiner Art da.

Eines Tages fuhren wir mit der Trinidad-Eisenbahn nach Arima (Terminus der Linie), 16 engl. Meilen von Port of Spain entfernt. Die Fahrt nach Arima bietet landschaftlich viel Abwechslung: auf einer Seite hat man Aussicht auf das Meer und die im Flachland sich ausdehnenden Zuckerpflanzungen, auf der andern zeigen sich kleine Ortschaften und im Hintergrunde ragen bewaldete Berge hervor. Eine Viertelstunde von Station Arima ent-

fernt befindet sich, nahezu im Centrum der Insel gelegen, das Dorf Arima. Dasselbe ist von Kulis und Negern bewohnt, welche in den Plantagen arbeiten.

3. März. Besuch des Maracas - Wasserfalls. (Distanz von Port of Spain 13 engl. Meilen.)

Wir fuhren per Fiaker früh 7 Uhr Morgens vom Hôtel ab. Die Strasse geht bis in's Dorf St. Joseph der Eisenbahnroute nach. Von dort ging es steil bergan nach dem Dorfe Maracas und weiter, bis wir gegen 10 Uhr bei einer Cacaoplantage am Ende unserer Fahrt angekommen waren. Der Rest des Weges musste zu Fuss zurückgelegt werden. Von St. Joseph an hatten wir wohl ein Dutzend Mal das Flüsschen Maracas zu passiren. Ein französisch sprechender Neger diente uns als Führer. Die Neger auf Trinidad sprechen einen dem Créole von Cayenne ähnlichen Dialekt. Nachdem wir auf engem Pfad, durch hohes Gras und Urwald, bergauf, bergab, drei Viertelstunden lang mühsam marschirt und zu guter Letzt von einem starken Regenschauer überrascht worden waren, gelangten wir endlich zum Maracas-Fall. Derselbe liegt in einem romantischen Thälchen im nordwestlichen Theil der Insel und ergiesst sich von dem 3012 engl. Fuss hohen Tucutche, dem höchsten Berg der Insel, mit einem Gefäll von 340 Fuss in das Flüsschen Maracas. Wir verweilten lange bei der Cascade, um uns die hübsche Gegend recht einzuprägen, und kehrten sodann auf der nämlichen Route nach der Stadt zurück.

Den nächsten Tag besuchten wir das im Diegomartin-Thal, 9 engl. Meilen von Port of Spain entfernt liegende Blue Basin.

Das Blue Basin ist ein natürliches Wasserbecken mitten im Urwald, welches von einem hoch herabstürzen-

den Wasserfall gebildet und gespeist wird. Es ist ein beliebtes Excursionsziel — manche Pic-nic-Partie wird dahin unternommen. Zur gegenwärtigen Saison, der Trockenzeit, war der Wassergehalt des Bassins ziemlich spärlich, das Wasser aber von einer Klarheit und Frische, wie es sich selten in den Tropen findet.

Am 6. März fuhren wir nach der Cacao- und Bananenplantage La Pastora, welche in Saint Ann's Ward-union, nahe beim Dorf Santa Cruz, 10 engl. Meilen von Port of Spain entfernt liegt. Der ganze District von Port of Spain bis dorthin (das sog. Santa Cruz-Thal) ist wie übersäet mit Cacao- und Bananenplantagen. Wir hatten eigentlich die Absicht, einen in der Nähe von La Pastora befindlichen Garten zu besichtigen, welcher, wie wir gehört hatten, wunderbar schön sei und zu dem Jedermann Zutritt habe. Dort angekommen erfuhren wir aber, der vermeintliche Garten sei Privateigenthum eines Franzosen, des Herrn H. Borde. Dessenungeachtet wurden wir von den Leuten in bester Weise empfangen und in den weiten Gründen, in Garten und Plantage herumgeführt. Die Cacaopflanzung (rothe oder Carácas-Sorte) hat eine beträchtliche Ausdehnung. Die Bäume standen dermalen in Reife. Der Orkan, welcher im September 1878 die Insel heimsuchte, hat, wie uns Herr Borde mittheilte, auch auf La Pastora starken Schaden angerichtet; die Spuren davon waren jetzt noch an den zahlreich geknickten Bäumen ersichtlich. — Der gastfreundliche Wirth führte uns hierauf in seine Wohnung, ein in französischem Styl gebautes, geschmackvoll ausgestattetes Landhaus und hielt uns „forcément“ zum Lunch zurück.

Meinen Empfehlungen an englische Geschäftshäuser verdankte ich es, dass ich in zwei Clubs von Port of

Spain, den Trinidad- und den Union-Club eingeführt wurde, wo ich nach langer Unterbrechung wieder einmal gute europäische Zeitungen zu Gesicht bekam — wahrhaftig, ich wusste kaum mehr, was eigentlich in der Welt vorging!

Es halten sich stets viele Venezuelaner in Trinidad auf; das Hôtel, in dem ich wohnte, war von solchen angefüllt und man hörte ebenso viel spanisch als englisch reden.

In manchen Familien auf Trinidad wird französisch gesprochen (es sollen sich nämlich zur Zeit der französischen Revolution zahlreiche französische Familien auf der Insel angesiedelt haben). Ich fand bei den Leuten einen freundlichern, geschmeidigern Ton als in Demerara.

Mit den übrigen Antillen und Europa steht Trinidad monatlich 3 Mal in Verbindung:

1) pr. Royal Mail Steamers, am 8. und 27. des Monats abgehend, nach Plymouth und Southampton;
2) pr. Dampfer der Compagnie générale transatlantique, am 6. des Monats abgehend, nach St. Nazaire.

Zwei Mal monatlich (den 9. und 24.) geht ein Dampfer nach dem Orinoco (Ciudad Bolívar) aus; ein Mal monatlich ist Verbindung mit Venezuela und Columbia bis Colon.

Posten von Europa:

1) Engl. Mail, ab Southampton am 2. und 17. jedes Monats, fällig in Trinidad am 21. und 9. des Monats.
2) Französ. Mail, ab St. Nazaire am 6. jedes Monats, fällig in Trinidad am 23. jedes Monats.

Trinidad's Klima ist wenig verschieden von dem des britischen Guyana. Damals im März hatte eben die Trockenzeit begonnen, und das Wetter eignete sich trefflich zu Ex-

cursionen, indem die Morgen und Nächte angenehm frisch und die Tage noch nicht übermässig heiss waren.

Temperaturbeobachtungen in Port of Spain (R.°).

			Morgen.	Maximum.	Nachts.
1879,	Februar	27.	—	25	21
	„	28.	19	25,5	20
	März	1.	19	—	19
	„	2.	20	26	19
	„	3.	18	—	18
	„	4.	17	26	19
	„	5.	19	26	19,5
	„	6.	17	25	20

Trinidad hat mir ausnehmend gut gefallen; was wesentlich den Reiz des Aufenthalts erhöht, ist, dass Berg und Thal hier harmonisch miteinander wechseln, und dass die sehenswerthen Punkte der Insel leicht zugänglich sind.

IX. Venezuela.

La Guaira. — Reise nach Carácas. — Guzman Blanco, Präsident von Venezuela. — Die Stadt Carácas. — Kirchen. — Plätze. — Oeffentliche Gebäude. — Monte Calvario. — Umgebungen der Stadt. — Die Ausländer in Carácas. — Handel. — Herrliches Klima. — Verkehrsmittel. — Statistische Angaben. — Rückreise nach La Guaira. — Fahrt nach Martinique.

---

8. März. An Bord des Royal Mail Steamer „Larne“ auf dem Wege nach Venezuela. Während der Bootfahrt vom Quai an den Dampfer wurde ich durch einen Gewitterregen bis auf die Haut durchnässt. Ich musste die Cajüte mit zwei venezuelanischen Passagieren theilen; die Zahl der Reisenden war eine aussergewöhnlich grosse, da viele Venezuelaner, politische Flüchtlinge, seitdem durch Guzman Blanco wieder Ruhe und Ordnung im Lande geschaffen worden ist, nunmehr in ihre Heimath zurückkehren.

Am Morgen des 10. kamen wir in La Guaira (Venezuela) an. Die Gepäckvisitation lief sehr coulant ab, doch im Strubel und Gewirr der Landung — die in La Guaira sehr schwierig ist — verschwand mein Spazierstock spurlos; aller Wahrscheinlichkeit nach war er von einem der Lastträger annexirt worden.

Ich begab mich in's Hôtel Delfino, konnte dort aber kein Zimmer mehr bekommen, denn das Haus war von unten bis oben besetzt. Ich blieb daher nur über's Früh-

stück in La Guaira und reiste sofort nachher nach der Hauptstadt Carácas weiter.

La Guaira, Hafen von Carácas und als Entrepot der Waaren von und nach der Hauptstadt, einer der bedeutendsten Handelsplätze Venezuela's, ist stark befestigt und hat durch den Umstand, dass es amphitheatralisch an schroffen, bewaldeten Berghängen, den Vorläufern der Cordilleren angebaut ist, eine eigenthümliche, pittoreske Lage. Manche Häuser sind ähnlich Vogelnestern vollständig in den Quebradas (Schluchten) eingebaut. Die Häuser haben rothe Ziegeldächer und bunt bemalte Façaden. Das Geschäftsviertel beschränkt sich auf zwei enge, holperige Strassen.

Cocospalmen und Cactusbüsche herrschen im Küstenland vor.

La Guaira ist lediglich Handelsstadt; es bietet nichts, was den Fremden irgendwie fesseln könnte. Sein Klima charakterisirt sich durch eine ausserordentliche Hitze (die mittlere Temperatur ist 23 ° R.). Der Hafen ist eigentlich nichts Anderes, als eine offene, allen Winden preisgegebene Rhede.

Es sind viele Deutsche in La Guaira ansässig.

Ich stellte mich bei einem anglo-venezuelanischen Geschäftshause vor, an welches ich einen Brief hatte.

Nachmittags 2 Uhr stand die dreispännige Coche (Kutsche), in welcher ich mir nicht ohne Mühe einen Sitz erobert hatte, vor dem Hôtel Delfino zur Abfahrt bereit. Eine Familie von Trinidad, die ebenfalls nach Carácas reiste, hatte bereits im Wagen Platz genommen. Mein Gepäck hatte ich am Morgen einem Carretero (Fuhrmann) zur Beförderung übergeben.

Von La Guaira führen zwei Routen nach Carácas:

1) die Fahrstrasse;

2) die Reitroute, welche kürzer als erstere ist, aber bedeutend höher über's Gebirge führt; sie ist nicht für Fuhrwerke geeignet, sondern blos für Reiter.

Die Entfernung zwischen La Guaira und Carácas würde in gerader Linie nicht mehr als 2 Leguas (1 Legua = 6,6 Km.) betragen, wenn man die Berge, die dazwischen liegen, durchstäche; die Route steigt im Zickzack am Berg hinan bis zu einer Höhe von ca. 5000 Fuss und senkt sich dann nach Carácas hinunter wieder um 3000 Fuss. Ein gutes Thier legt die Strecke aufwärts bequem in 5—6, abwärts in 4 Stunden zurück; unsere Fahrt dauerte jedoch länger (7 Stunden), Hauptschuld daran trug der schlechte Weg. Die Route befand sich dermalen in einem ganz erbärmlichen Zustande, sowohl infolge der kürzlich gefallenen Regen, als auch des Umstands, dass sich in der letzten Zeit, da Revolution im Lande herrschte, Niemand um die Ausbesserung und Instandhaltung des Wegs bekümmert hatte. Uebrigens war es wirklich erstaunlich, mit welchem Geschick der Kutscher, ein Italiener, sein Gespann scharf am Abgrunde vorbeilenkte, und gerade an den verhängnissvollen Stellen, da man schon den Augenblick nahe glaubte, wo der Wagen sammt all' seinen Insassen in die Tiefe rollen — Schutzwehr war keine da — oder mit den Rädern in den Löchern stecken bleiben würde, hieb er mit erneuter Wucht auf die Thiere ein, so dass wir in beständiger Angst schwebten, und das furchtbare Schütteln des Wagens noch das kleinste Ungemach der Fahrt bildete! Je höher man kommt, desto mehr nimmt die Landschaft einen europäischen Charakter an, die Palmen verschwinden, und die Luft, vor wenigen Stunden noch drückend heiss, wird angenehm kühl. Die

Bergspitzen waren in Wolken gehüllt. Für Stillung von Hunger und Durst sorgten mehrere auf der Route befindliche Pulperias (Schenken). Blos einmal wurden die Pferde gewechselt.

Carácas. Es war dunkle Nacht, als wir in Carácas, der Hauptstadt von Venezuela, ankamen. Bevor ich darüber berichte, muss ich vorausschicken, dass General Guzman Blanco, „El ilustre Americano“ im Lande benannt, erst vor Kurzem, resp. nach dem Tode des frühern Präsidenten Dr. Alcantara die Präsidentschaft übernommen hatte. Guzman Blanco, der schon früher Präsident von Venezuela gewesen, war soeben erst von einer Reise aus Europa zurückgekehrt.

Die Stadt Carácas, deren Bevölkerung sich auf 60,000 Einwohner beläuft, hat eine grosse Ausdehnung. Die Strassen sind ausnahmslos gut gepflastert, d. h. sie werden gegenwärtig auf Befehl Guzman Blanco's einer gründlichen Umpflasterung und Ausbesserung unterzogen. Sie führen keine Namen, sondern werden nach der Himmelsrichtung (Norte, Este, Oeste, Sur) und mit Nummern bezeichnet, z. B. Este 1, Sur 5, u. s. f. Vier Querstrassen (Avenida Norte, — Este u. s. f.) durchschneiden die Stadt.

Der Erdbeben wegen sind die Häuser im Allgemeinen niedrig und die mehrere Stockwerke hohen sind selten. Sie haben schräge Ziegeldächer und sind alle von einem kleinen, mit Backsteinen oder Marmorplatten gepflasterten Hof (Patio) umschlossen. Blumen und plätschernde Springbrünnchen zieren den Patio. Man tritt durch einen mit Backsteinen belegten Corridor in's Haus oder in den Patio. Eigenthümlich sind die vorspringenden Gitterfenster —

Scheiben haben die wenigsten Häuser —, welche sich weit in die Strasse vorschieben und den ohnehin schmalen Raum für die Fussgänger auf den Trottoirs noch mehr verengern. Sie geben den Häusern etwas Gefängnissartiges. Das Gleiche ist auch in La Guaira der Fall.

Die Kathedrale, sowie die übrigen 9 Kirchen von Carácas zeichnen sich durch geschmackvolle Structur aus, werden aber anderseits durch ihren niedern Bau beeinträchtigt. Guzman Blanco hat im Jahre 1874, zur Zeit seiner ersten Präsidentschaft, unter den Kirchen und Klöstern der Hauptstadt gewaltig aufgeräumt, so dass von den vor jener Periode bestehenden 17 Kirchen und .... Klöstern jetzt blos noch 10 Kirchen und einige wenige Klöster existiren, was ihm den Spitznamen „El Demolidador“ (der Zerstörer) eingetragen hat.

Der neue Ankömmling wird sich nach Durchschreiten der engen Strassen angenehm überrascht sehen, plötzlich vor einem weiten, asphaltirten Platz zu stehen, der Plaza Guzman Blanco, auf dem sich das prächtige Capitol oder Palacio del Cuerpo Legislativo (Kammer) befindet, ein Bau mit dorischen Säulengängen auf einem Areal von über 4000 Quadratmeter. Gegenüber dem Capitol liegt das in gothischem Styl erbaute Universitätsgebäude; neben diesem das im gleichen Styl aufgeführte Museum. Letzteres enthält eine Venezuela zur Ehre gereichende Sammlung von Naturalien, Gemälden, alten Fahnen, Ehrenzeichen u. A.

Der Hauptplatz von Carácas, Plaza Bolívar, befindet sich im Centrum der Stadt. Begrenzt ist derselbe auf der Ostseite durch das Regierungsgebäude (Palacio de Gobierno), gegen Westen durch die Kathedrale, gegen Norden durch Privatgebäude, gegen Süden durch den erzbischöflichen Palast und das alte Seminar. Auf dem

Platze befindet sich eine von einem Gitter umschlossene Gartenanlage, gen. Jardin Bolívar. Dieselbe ist mit schattigen Bäumen angepflanzt, mit Blumenbeeten und vier eisernen Brunnen, welche die vier Jahreszeiten darstellen, geschmückt. In der Mitte des Gartens erhebt sich die Bronze-Statue des berühmten Caracaner-Bürgers Simon Bolívar, Libertador (Befreier) der südamerikanischen Staaten, dessen Geburtstag jedes Jahr festlich begangen wird. An zwei Abenden der Woche spielt Militärmusik im Jardin Bolívar.

Dem jetzigen Präsidenten sind bereits zu Lebzeiten zwei Statuen seiner eigenen Person in Carácas errichtet worden: die eine auf Pl. Guzman Blanco, den General zu Fuss darstellend, die andere, wo er zu Pferde sitzt, auf dem Hügel Monte Calvario (Paseo Guzman Blanco) vor der Stadt. Sie wurde während der Revolution, welche in Folge Ablebens des frühern Präsidenten Dr. Alcantara im December 1878 ausbrach, vom Calvario heruntergeschleudert, aber ohne dass sie dadurch merkliche Beschädigungen erlitt. Jetzt, seitdem Guzman Blanco wieder am Ruder ist, haben dieselben Anti-Guzmanisten, seine Gegner, welche 2 Monate zuvor am Zerstörungswerke Theil nahmen, die Statue unter grossem Pomp wieder an ihren alten Platz hingestellt!

In Carácas, wie in Venezuela überhaupt, reitet Jedermann. Die Männer reiten ohne Weiteres in die Häuser, ja in die Läden hinein und machen ihre Einkäufe hoch vom Sattel herab. Ich glaube, unsere europäischen Ladenbesitzer würden ob einem solchen Besuch zu Pferde grosse Augen machen!

Die Caraqueñas tragen als Kopfschmuck den Rebozo (schwarzen Spitzenschleier) und keine Hüte. Man trifft

unter ihnen fast durchweg hübsche*) Gesichter. Die Señoritas von Carácas sind sehr musikalisch — eine besondere Vorliebe hegen sie für's Klavierspiel.

Das Schönste von Carácas ist eigentlich seine malerische Lage: in einem fruchtbaren, breiten, rings von Bergen umschlossenen Thal, am Fuss der 2630 Meter hohen Silla. Die Umgebung der Stadt bietet freilich bei der Höhe von fast 3000 Fuss über dem Meere (nach genauer Angabe 922 Meter) nicht mehr die Tropenvegetation der Küstenregion; dagegen wächst daselbst der im Ausland rühmlichst bekannte Carácas-Cacao; ferner gedeihen Ananas, Orangen und Kaffee sehr gut; von Gewächsen der gemässigten Zone die Bohne, der Mais; von Früchten Aepfel und Pfirsiche.

Trotzdem dass während meines dreiwöchentlichen Aufenthaltes in Carácas das trockene Wetter vorherrschte — die Regenzeit beginnt in der Regel im April oder Mai; das Flüsschen Guaire, welches bei der Stadt vorbeifliesst, und die Bäche (Riachuelos) waren völlig ausgetrocknet —, so waren doch die Bergspitzen meistens in Nebel gehüllt, und erinnere ich mich die Sillaspitze blos 2 Mal frei gesehen zu haben. Dieser Berg wurde durch Alexander von Humboldt erstiegen. Ich habe es ihm nicht nachgemacht!

Im Nordwesten der Stadt liegt der Monte Calvario oder Paseo Guzman Blanco, der in eine Gartenanlage umgeschaffen, nunmehr einen hübschen und beliebten Spaziergang bildet. Ein bequemer Weg führt im Zickzack in einer halben Stunde auf die Höhe; oben angelangt wird

---

*) Die Südamerikaner haben dafür die treffende Bezeichnung „sympathico“.

man durch eine ausgedehnte Aussicht auf die Stadt und das Thal belohnt. Ich machte die Ersteigung des Calvario 2 Mal bei schönstem Wetter.

Carácas leidet nicht an Wassermangel: drei Flüsschen oder Bäche, Caroata, Catuche und Anauco fliessen durch die Stadt und ergiessen sich in den Guaire, der den südlichen Stadttheil bespült. Verschiedene schöne Brücken finden sich vor, wovon die mit Ruhebänken ausgestattete und als Promenade dienende „Puente de Curamichate“ und die „Puente sobre el Guaire“ besonderer Erwähnung verdienen.

Carácas besitzt ein geräumiges Theater, welches aber zur Zeit, als ich da war, geschlossen war.

Es sind mehrere gute Gasthäuser in Carácas: Hôtel St. Amand (Platz Guzman Blanco), Hôtel Leon de Oro (italienisch), Hôtel Suchon (französisch), Gran Hôtel (deutsch), u. a. Die Preise variiren zwischen 12 und 20 Reales = 6—10 Fr. per Tag.

Ich hatte mehrere Empfehlungsbriefe an Geschäftshäuser in Carácas bei mir, somit fehlte es mir nicht an Bekanntschaften. Ausserdem lernte ich einen jungen Lothringer kennen, Namens S. Hartmann, der von Trinidad aus mit mir gereist war. Er kam auf gut Glück direct von Europa nach Venezuela. Wir wohnten in Carácas im gleichen Gasthof, Hôtel Suchon.

Mit H. durchstreifte ich Stadt und Umgebung; u. A. besuchten wir eines Tages die Laguna de Espino, einen kleinen, 1½ Stunden von Carácas entfernten See.

Ich konnte mir gratuliren, in eine so ruhige Periode nach Venezuela gekommen zu sein. Die Geschäfte, welche während der Revolution still standen, nahmen neuen Aufschwung und Einheimische sowohl als Fremde hofften

ernstlich, dass fortan für gute Zeit Ruhe und Frieden im Lande gesichert seien.

Den Präsidenten Guzman Blanco traf ich hin und wieder an; stets ritt er in Begleit von zwei Leibgarden aus. Er ist ein stattlicher, energisch dreinschauender Mann.

Das Importgeschäft ist fast ausschliesslich in Händen der Deutschen, von denen sehr bedeutende Firmen seit Jahr und Tag in Carácas ansässig sind. Die Deutschen, meist Bremer, sind überhaupt unter den in C. wohnenden Ausländern weitaus vorherrschend; es sind Kaufleute und Handwerker. Viele Deutsche sind mit Venezuelanerinnen verheirathet. In Carácas fehlt nicht eine deutsche Apotheke, eine deutsche Buchhandlung, ein französischer Coiffeur etc. Nächst den Deutschen folgen an Zahl die Franzosen, Italiener, Amerikaner und Engländer. Von Schweizern traf ich blos einen Uhrmacher (Amand) an und die Gebrüder Fullié (Fullié Hermanos), welche eine Conditorei betreiben; ihre Specialität ist die Fabrikation der vorzüglichen Carácas-Chocolade.

Die Hauptausfuhrartikel von Carácas sind: Cacao, Zucker und Kaffee. Eingeführt werden Stoffe, Manufacturen, Uhren, Bijouterie u. A. Die Landesindustrie ist unbedeutend.

In Venezuela circuliren sämmtliche fremde Geldsorten (Franken, Mark, £. etc.) und werden zu einem gesetzlich fixirten Curs angenommen. Officiell wird nach Venezolanos (V) gerechnet, im gewöhnlichen Verkehr jedoch nach Pesos sencillos ($) oder nach Reales.

1 V = 100 Centavos = 5 Fr.

1 $ = 8 Reales à 12 1/2 Centavos = 4 Fr.

V 1 = $ 1. 25.

Der Unterhalt ist in Venezuela nicht theuer. Ich fand die Lebensmittelpreise niedriger als in Brasilien. In den Gasthöfen in La Guaira und Carácas ist der Wein im Pensionspreis inbegriffen, der zwischen 1¼ und 2 V per Tag variirt. Carácas ist billiger als La Guaira.

In Carácas erscheinen täglich mehrere Zeitungen: „La Opinion Nacional", „El Monitor", „El Siglo" u. a.

Ein Blatt in deutscher Sprache gibt es, soviel ich weiss, bis jetzt nicht.

Carácas, 10° 20′ 50″ nördl. Br. und 69° 25′ westl. L. von Paris, zeichnet sich durch ein herrliches, gleichmässiges Klima aus. Humboldt sagt, „dass es eines ewigen Frühlings geniesse." In der That schwankt die Temperatur des Tags zwischen 16 und 22 ° R., des Nachts zwischen 13 und 16 °, wodurch die Cultur der Gewächse sowohl der gemässigten als der tropischen Zone ermöglicht ist. Doch kommen auch an ein und demselben Tage zuweilen starke Temperaturwechsel vor: Mittags herrscht erstickende Hitze, kein Lüftchen regt sich; Abends bricht plötzlich vom Gebirge her ein scharfer Wind über die Stadt herein und bringt empfindliche Abkühlung mit sich. Schnupfen, Husten und Halsübel sind daher in Carácas häufig. Das gelbe Fieber soll seit mehrern Jahren nicht mehr aufgetreten sein.

Die Guaireños halten ihr heisses Küstenklima für gesünder als das der hochgelegenen Hauptstadt.

Die Jahreszeiten sind in Venezuela scharf abgegrenzt. Während 6 Monaten (November bis Mai) herrscht die Trockenzeit (Tiempo de sequia oder Verano), während der übrigen 6 Monate die Regenzeit (Estacion lluviosa oder Invierno). Gleichwie an vielen Tagen in der Regenzeit kein Regen fällt, kommen auch zuweilen in der Trocken-

zeit starke Regengüsse, die sog. „Nortes“ vor. Um Johanni tritt gewöhnlich eine Periode von 20—30 regenlosen Tagen ein, der sog. „Veranito de San Juan“.

Laut den Beobachtungen der meteorologischen Station im Colegio de Santa Maria zu Carácas ergeben sich:

Mittlere Jahrestemperatur (seit 1868) . .	$17{,}4$ ° R.
Beobachtetes Maximum (26. März 1878) . .	$22{,}9$ ° „
„ Minimum (16. Januar 1875) . .	$7{,}2$ ° „

In der Mahlmann'schen Tabelle finden sich folgende Angaben:

Mittlere Jahrestemperatur von Carácas $17{,}5$ ° R.

Mittlere Temperatur des Winters $16{,}7$ °; des Frühlings $17{,}4$ °; des Sommers $18{,}7$ °; des Herbsts $17{,}8$ °; des kältesten Monats (Februar) 16 °; des wärmsten Monats (Juli) $19{,}2$ ° R.

Die Beobachtungen in Carácas ergeben die Zahl der Regentage:

Für das Jahr:	Regentage:	Regenmenge:
1868	61	649 Mm.
1869	77	735 „
1870	82	852 „
	Mittel	745 Mm.

Regenarm sind die Monate Januar bis April, in welchen zusammen jährlich nur 2—5 Tage mit Regen vorkommen sollen. Vollkommen wolkenfreie Tage gehören zu den seltenen Ausnahmen. Heftige Stürme sind unbekannt (entnommene Angaben).

Ich verzeichne hier noch meine eigenen in Carácas gemachten Beobachtungen (R. °):

		Morgens	Maxim.	Nachts	Wetter	
1879, März	16.	16	21	17	Schön,	
„	17.	17	23	17	„	
„	18.	17	22	18	„	
„	19.	17	21	16,25	„	
„	20.	14	21	16,25	„	
„	21.	15	21	16	„	
„	22.	14	21	16	„	
„	23.	14	23	17	„	
„	24.	16	22	17	„	Nachts Reg.
„	25.	17	22	17	„	
„	26.	17	22	17,25	„	Nachm. Reg.
„	27.	17	21	17,5	Regnerisch.	

Die Beförderung der Waaren (schweren Güter) von La Guaira nach Carácas findet durch die sog. Carreteros (Fuhrleute) auf Carretas (Karren) statt; leichtere Waaren, z. B. Früchte, Kohlen, Lebensmittel u. A. werden auf Eseln und Maulthieren transportirt. Mit diesen Carretas herrscht sowohl in La Guaira als Carácas ein sehr lebhafter Verkehr; sie bilden das einzige Transportmittel zwischen den beiden Städten für schwere Lasten. In langen Zügen treffen sie zu früher Morgenstunde in der Hauptstadt ein und fahren vor Anbruch der Nacht am Abend aus; über Tag wird selten gefahren, der Hitze wegen. Die Carreteros bilden in Venezuela eine wichtige Classe von Leuten; man schenkt ihnen grosses Zutrauen. Privatgepäck laden sie ohne vorherige Anzeige nur ungern; man muss stets im Voraus betreffs dessen Beförderung mit ihnen accordiren und — natürlich — markten. Ich hatte mit der Spedition meines Gepäcks nach La

Guaira keinerlei Gescheer, indem ich dasselbe einem mir durch ein deutsches Haus empfohlenen Carretero, dessen Vertrauensmann, übergab und es in der That bei Ankunft an der Küste richtig vorfand.

Die Reisenden benützen von La Guaira nach Carácas oder vice-versa die Eilkutsche (Coche), oder sie reiten. Ein ächter Venezuelaner sitzt den ganzen Tag im Sattel. Im Innern reist man zu Pferd oder Maulthier. Interessant war es, das Leben und Treiben in unserem Gasthof (Hôtel Suchon) zu beobachten: täglich kamen und gingen eine Menge Reiter von und nach dem Innern (Victoria, Calabozo, San Sebastian etc.), kurz, den ganzen Tag ging es aus und ein, wie in einem Taubenschlag.

Zu bemerken habe ich noch, dass zwischen La Guaira und Carácas telegraphische Verbindung besteht.

Brieflichen, im Laufe des Jahrs 1882 erhaltenen Nachrichten meines stets in Venezuela weilenden Freundes S. H. entnehme ich folgende statistische Angaben über Venezuela, welche man dem Präsidenten Guzman Blanco verdankt:

Die neueste, am 27.—29. April 1881 vorgenommene Volkszählung ergab folgende Resultate:

Gesammtbevölkerung von Venezuela:

2,075,245 Einwohner, wovon 1,005,518 männl. Bewohner,
1,069,727 weibl. „

Die Zahl der Ausländer betrug 35,619, welche sich nach der Nationalität folgendermaassen vertheilen:

Nordamerikaner	179
Columbianer	8,729
Südamerikaner (anderer Republiken)	781
Transport	9,689

Transport	9,689
Spanier	11,544
Franzosen	2,186
Italiener	3,237
Deutsche	1,171
Engländer	4,041
Holländer	3,206
Dänen	204
Angehörige anderer Nationen (also auch Schweizer)	341
Total	35,619

Gemäss der neuen Verfassung, welche derjenigen der Schweiz nachgebildet ist, ist die Republik von Venezuela eingetheilt in:

I. 8 Staaten (Estados):

	Einwohner	Hauptstadt
1. Guzman Blanco	494,002	Villa de Cura.
2. Carabobo	159,851	Valencia.
3. Bermúdez	257,867	Barcelona.
4. Zamora	236,371	Sn. Cárlos.
5. Lara	233,752	Barquisimeto.
6. Los Andes	293,108	Mérida.
7. Falcon-Zulia	187,051	abwechselnd Maracaibo und Coro.
8. Bolívar	54,422	Ciudad Bolívar od. Angostura.

II. Distrito Federal:

Bevölkerung: 69,394 Einwohner.

Hauptstadt, zugleich Landeshauptstadt: **Carácas.**

III. 5 Territorien:

1.	Goagira	33,864	Einwohner.
2.	Alto Orinoco	18,230	„
3.	Amazonas	18,060	„
4.	Colon	137	„

(Dieses Territorium besteht aus kleinen Inseln.)

5.	Juruarí	17,640	Einwohner.

(Dieses Territorium umfasst die Minendistricte in der venezuelanischen Guayana.)

IV. Colonie Guzman Blanco: 1,496 Einwohner.

Mein Freund schreibt ferner, dass in Carácas Tramways und Gas*) eingeführt seien, und ein neues Theater, das 3,500 Personen fassen könne, sei gebaut worden. Sodann arbeite man rüstig an der Eisenbahn von La Guaira nach Carácas; die Eröffnung der Linie stehe demnächst bevor**) und man schreite bereits zum Bau einer Eisenbahn zwischen Puerto Cabello und Valencia.

Das acht Stunden per Dampfer von La Guaira entfernte Puerto Cabello ist einer der bedeutendsten Häfen von Venezuela; es findet von dort beträchtliche Kaffeeausfuhr statt. Andere Häfen und Handelsstädte Venezuela's sind: Cumaná (häufig von Erdbeben heimgesucht), Carúpano, Ciudad Bolívar oder Angostura am Orinoco, das ehemalige San Tomas de la Nueva Guayana, welches in 2½ Tagen per Dampfer ab Port of Spain, Trinidad, zu erreichen ist. Die Häfen Maracaibo und Coro sind erst seit dem Jahr 1878 dem fremden Handel eröffnet.

---

*) Im Jahre 1879 war von beiden noch nichts vorhanden.

**) Die Bahn wurde aber erst im Juli 1883 eröffnet und am 15. October dem Publicum zur Benützung übergeben.

Von Venezuela nach der Martinique.

Am Morgen des 31. März verliess ich Carácas, um mich nach La Guaira zurückzubegeben, wo ich mich nach der Martinique einschiffen wollte. Ich miethete diesmal für die Reise ein Maulthier und schlug die kürzere, aber höher durch die Sierra (Gebirge) führende Route ein. Nachdem man Carácas verlassen, geht es während ungefähr $1^1/_2$ Stunden steil bergan. Die Strasse ist bis zur Passhöhe gut und theilweise gepflastert. Fortwährend sieht man die Stadt unter sich, deren Häuser beim Bergansteigen kleiner und immer kleiner werden, bis sie zuletzt nur noch als undeutliche Punkte erscheinen. Ich traf eine grosse Zahl Maulthiere und Esel an, die unter Führung von Arrieros (Neger und Venezuelaner) mit Bananen- und Kohlenladungen etc. auf dem Wege nach der Hauptstadt begriffen waren. Ich mochte so eine Stunde geritten sein, als mich ein Mann einholte und eine Strecke Weges mit mir ritt. Wir liessen uns miteinander in's Gespräch ein und, was mir sehr angenehm war, mein Gefährte, ein Teneriffaner, lieh mir einen seiner Sporen, denn die träge Mula, die am Morgen so viel versprechend geschienen hatte, war fortan nur noch mit grösster Mühe in einen anständigen Schritt zu bringen. Auf der Passhöhe überkam uns plötzlich am hellen Mittag dichter Nebel, so dass wir ein wenig abwarten mussten und uns inzwischen in einer Pulperia (Schenke) mit einem Gläschen Aguardiente stärkten. Der Pfad wurde je länger, je schlimmer, zuletzt über alle Maassen schlecht, doch das Maulthier hielt sich wacker und überschritt, ohne einen einzigen Fehltritt zu thun, langsam, aber sicher die bösen Stellen. Von schnellem Reiten konnte selbstver-

ständlich keine Rede sein. Einen unvergleichlich schönen Effect macht es, wenn man noch im dichtesten Walde reitend hinter einem Vorsprung des Weges auf einmal das Meer mit den zahlreichen Schiffen und den Hafen von La Guaira erblickt. Endlich Nachmittags 3 Uhr ritt ich bei den ersten Häusern von La Guaira vorbei, wurde aber kurz vor dem Ziel noch von einem tüchtigen Platzregen überrascht, und trotzdem die Mula infolge der energischen Hülfen, die ich ihr angedeihen liess, schliesslich einen lebhaften Trab anschlug, stieg ich doch tropfnass im Patio des Hôtel Delfino ab.

Am 2. April traf der französische Dampfer „Saint-Simon", von Colon nach Bordeaux und Hâvre segelnd, auf der Rhede von La Guaira ein, aber es wehte ein so starker Norte (Sturm), dass jeglicher Verkehr vom Land mit dem Dampfer unterbrochen war und auch den folgenden Tag schien es ungewiss, ob der Dampfer auslaufen würde oder nicht. Ich beabsichtigte nämlich mit demselben nach der Insel Martinique zu fahren. Nachdem sich der Sturm am folgenden Morgen etwas gelegt und die Hafenbehörde endlich das Einschiffen gestattet hatte, begab ich mich an Bord des „Saint-Simon". Der Dampfer hatte eine starke Ladung Kaffee und Cacao einzunehmen, was bei der hohen See langsam und mit Mühe von Statten ging, und so wurde uns das Vergnügen zu Theil, während weiterer 24 Stunden auf der Rhede von La Guaira zu schaukeln, bevor die Anker gelichtet wurden.

Wir waren sechs Passagiere erster Classe an Bord (zwei französische Damen, ein Franzose, ein Venezuelaner, ein Franziskaner Mönch von Cajamarca und ich). Zu unser Aller grossen Annehmlichkeit wurden die Mahlzeiten im Rauchsalon oben auf Deck eingenommen.

X. Martinique. — St. Thomas. — Havana.

Die Städte Fort-de-France und Saint-Pierre auf Martinique. — Ausfuhrproducte. — Jardin Botanique in Saint-Pierre. — Die Martiniquaises. — Guadeloupe. — Antigua. — St. Kitts. — Insel und Stadt St. Thomas. — Hôtel du Commerce. — Das Negervolk. — Commercielle Notizen. — San Juan de Puerto Rico. — San Domingo. — Ankunft in Havana. — Schöne Einfahrt. — Das Tacon-Theater. — Besuch einer Cigarrenfabrik.

Sonntag, den 6. April, Mittags, erblickten wir Land: die Insel Martinique; bald darauf ankerten wir im Hafen von Fort-de-France. Kaum hatte der Dampfer angelegt, als auch schon das Verdeck mit Leuten, vornehmlich Negerinnen, angefüllt war, welche uns mit allerlei Gegenständen, Früchten u. dgl. bestürmten; Wäscherinnen, die ihre Dienste anboten oder mit Offerte von Zimmern an uns gelangten.

Fort-de-France, befestigte Hauptstadt der französischen Colonie Martinique, hat eine Bevölkerung von etwa 11,000 Einwohnern, ist Sitz des Gouverneurs und der Behörden und Station der Flotte. Die Stadt macht einen freundlichen Eindruck; sie sieht besser und reinlicher aus als Cayenne. Längs des Meers dehnt sich eine schöne, öffentliche Spazieranlage aus, „la Savane“, die an jenem Sonntagabend ein belebtes Bild darbot. Es spielt zuweilen Musik dort.

Der Dampfer blieb volle 24 Stunden in Fort-de-France liegen, da der ganze, zur Rückfahrt nach Europa benöthigte Kohlenvorrath, nicht weniger als 700 Tonnen, hier eingenommen werden musste. Es war daher bis spät in die Nacht keines Bleibens auf dem Schiff wegen des Staubs und Schmutzes, des Lärms und Getrampels der mit ihren Kohlensäckchen beladenen, unter Gesang taktmässig hin und her laufenden Negerinnen.

7. April. Nach zweistündiger Fahrt ab Fort-de-France langten wir Abends 7 Uhr in Saint-Pierre an. Hier hatte meine Reise vorläufig ein Ende. Ich bedauerte wirklich, den comfortablen „Saint-Simon“, welcher via Guadeloupe nach Hâvre segelte, so schnell wieder verlassen zu müssen.

Ich stieg im Hôtel des Bains (Micas) ab.

Saint-Pierre mit 22,000 Einwohnern ist die Handelsstadt der Martinique. Die Stadt ist von Bergen umgeben und wird vom Flüsschen Roselanne bespült. In der Grand' Rue du Mouillage befinden sich die Läden und Comptoirs, in der Rue Bouillé (am Quai) die Magazine und Ablagen.

Zwischen Fort-de-France und Saint-Pierre cursirt täglich ein kleiner Dampfer.

Die Martinique producirt hauptsächlich Zucker, doch wird auch Kaffee cultivirt.

Ich versäumte nicht, den Jardin Botanique, Saint-Pierre's schönste Zier, zu besuchen. Man wird nicht müde, auf den sorgfältig unterhaltenen Pfaden, durch Palmenwäldchen längs des rauschenden, von Cascaden unterbrochenen Flüsschens zu wandeln — wohl eine Stunde dauert der Spaziergang — bei jedem Schritt entdeckt man wieder etwas Neues, und doch darf man bei alledem die Vorsicht nicht ausser Acht lassen, denn die Schlangen, die

Hauptplage der Martinique, sollen gerade hier in diesem prachtvollen Garten sehr häufig vorkommen.

Die Martiniquaises tragen eine ähnliche Tracht und einen ähnlichen Kopfputz wie die Cayennaises. Man trifft unter den Frauen und Mädchen des Volkes, besonders unter den sog. „Mulâtresses blanches“ und „Capresses“ eigentliche Schönheiten an, die sich in jedem Salon zeigen dürften.

Ich verbrachte einen Theil der Osterfeiertage, nämlich Gründonnerstag und Charfreitag, in Saint-Pierre. Um von meinem kurzen Aufenthalt in der Martinique etwas Bleibendes mitzunehmen, kaufte ich mir einige Photographien (Stadtansichten und Volkstypen).

Ich bemerke noch, dass sich eine renommirte Liqueurfabrik (V. Fouché) in Saint-Pierre befindet, welche ihre Producte in alle Welt versendet.

Die auf der Reise gesammelten Notizen über die Bevölkerung der französischen Antillen ergeben Folgendes:

Martinique.

Städte:	Saint-Pierre . . .	21,525	Einwohner.
	Fort-de-France . .	11,285	„
	François	7,898	„
	St. Esprit	5,434	„
	Ste. Marie	7,755	„
	Trinité	5,650	„

Guadeloupe et dépendances.

Städte:	Pointe-à-Pitre . . .	15,647	Einwohner.
	Basse-Terre . . .	9,480	„
	Capes-Terre . . .	7,268	„
	Port-Louis . . .	5,800	„
Insel:	Marie Galante . .	14,009	„

Von Martinique nach St. Thomas.

11. April Abends. Ich befinde mich an Bord des Royal Mail Steamer „Tiber“ nach St. Thomas unterwegs. Der „Tiber“ kommt von Demerara. Ich war sehr erfreut, unter den zahlreichen nach Europa reisenden Passagieren, worunter auch die hohen Gäste: Gouverneur von Demerara C. H. Kortright C. M. G. und Familie, ein bekanntes Gesicht wiederzufinden in der Person eines schottischen Pflanzers aus Surinam, den ich s. Z. auf der Fahrt von Paramaribo nach Demerara getroffen hatte und der jetzt mit seinem Vater nach Europa reiste.

In der Nacht machte der Dampfer kurze Escale in Dominica (brit. Insel), desgleichen am nächsten Morgen in Basse-Terre auf Guadeloupe. Die Insel Guadeloupe ist flacher als Martinique; Pointe-à-Pitre ist die Hauptstadt. Wir legten dort nicht an. Von der Guadeloupe wird fast ausschliesslich Zucker exportirt.

Nachmittags 1 Uhr ankerten wir vor der Insel Antigua, einer britischen Besitzung. Antigua hat zwei Häfen: 1) St. Johns, wo wir anlegten; 2) English Harbour, auf der andern Seite der Insel. Die Lage des Hafens und der Stadt St. Johns ist hübsch; das Land ist sanft hügelig. Zuckercultur wird auf Antigua in bedeutendem Maasse betrieben. Negerinnen, welche verschiedene kleine Gegenstände, wie Halsbänder von Jumbey-beans (rothen Böhnchen) u. dgl. zum Kaufe anboten, kamen an Bord.

Nachts hielten wir vor der Insel St. Kitts (britisch), Stadt Nevis. Diese Insel hiess früher Cristopher. Leider gestatteten der kurze Aufenthalt und die Entfernung, in welcher der Dampfer allenthalben vom Lande blieb, nirgends auszusteigen; wir mussten uns mit der blossen Fernsicht begnügen.

Den 13. April Nachmittags kamen wir in St. Thomas an. Diese Insel gehört den Dänen.

St. Thomas ist wichtiger Knotenpunkt verschiedener Dampferlinien, zugleich Freihafen und Kohlenstation. Die Stadt ist amphitheatralisch am Berge angebaut; der Anblick der netten, saubern Häuser mit ihren buntbemalten Façaden und hellrothen Ziegeldächern ist ein eigenthümlicher. Der Hafen ist geräumig, vor den Winden geschützt und beherbergt stets eine grosse Anzahl Dampfer und Segelschiffe.

Das Hôtel du Commerce, für die paar Tage mein Absteigquartier, war mit Reisenden überfüllt, welche alle die nächste Dampfergelegenheit abwarteten; es waren meistens Engländer und Amerikaner. Die Bedienung im Hôtel liess sehr zu wünschen übrig. Ich wohnte mit einem amerikanischen Herrn zusammen, mit dem ich auf Martinique bekannt geworden war.

Es herrscht stets ein geschäftiges Treiben in St. Thomas. Bureaux und Magazine sind in einer dem Quai parallel laufenden Hauptstrasse. Von der Bevölkerung von 15,000 sind wohl 12,000 Farbige (Neger und Mischlinge) und blos 2,500 bis 3,000 Weisse! Ich habe an keinem Orte der Antillen so viele Neger gesehen als hier. Die St. Thomas-Nigger sind ein etwas unverschämtes und zudringliches Volk; sie erdreisten sich sogar, den Fremden auf offener Strasse um zehn Cents oder eine Cigarre anzubetteln! Was bleibt da Anderes übrig, als durch ein: „Clear away, old Jobb“ und, wenn das nichts hilft, mit einem tüchtigen Puff sich die Kerls drei Schritt' vom Leib zu halten! Weder in Cayenne noch in der Martinique ist dies der Fall.

Obschon St. Thomas dänische Colonie ist, herrscht doch das Englische als Handels- und Volkssprache vor. Dänisch wird nur von den Civil- und Militärbeamten gesprochen. Die Neger haben einen hässlichen englischen Dialekt. Auch spanisch wird in den Geschäften und Läden vielfach gesprochen.

St. Thomas war früher Haupt- und Centraldepot der Lieferungen vom europäischen Markt für die benachbarten Antilleninseln, aber seit dem allerorts in Westindien bestehenden regen Dampfschiffsverkehr von und nach Europa verliert St. Thomas von Jahr zu Jahr an seiner ehemaligen Bedeutung als erster Stapelplatz in den Antillen; das Geschäft beschränkt sich auf den Transithandel mit Porto Rico und Havana und die Agentur der anlaufenden Dampferlinien. Die Zuckercultur ist nicht mehr bedeutend.

In St. Thomas ist die Dollarrechnung die übliche; es circuliren jedoch aller Arten Münzen, meist amerikanisches, mexicanisches und englisches Silbergeld, sowie dänische Kupfermünzen. Die mexicanischen Dollars wurden im April 1879 ohne Primage verkauft, die spanischen Doublonen dagegen mit $2^1/_2$ % Agio.

Drei Banken: die Colonial Bank, die Bank of St. Thomas und die St. Thomas Savings Bank, verschiedene Gesellschaften: die St. Thomas Ice Company, die St. Thomas Gaslight Company (ltd.), die Sanitary and Dry Earth Company, die Commercial Marine Insurance Company u. a., nicht weniger als 4 englische und dänische Zeitungen (wovon zwei täglich erscheinen), zwei Clubs und ein Theater geben Zeugniss von der Rührigkeit, die sich auf den kleinen Raum von einer Quadratmeile concentrirt.

St. Thomas wurde im October 1867 von einem fürchterlichen Orkan, gefolgt von einem Erdbeben, welche ungeheure Verheerungen in der Stadt und unter den im Hafen liegenden Schiffen anrichteten, heimgesucht.

Von St. Thomas nach der Havana.

Sämmtliche Passagiere des „Tiber", die nach Europa reisten, mussten in St. Thomas auf den von Colon herkommenden Hauptdampfer „Medway" der Royal Mail Steam Packet Company umsteigen. Derselbe ging am 15. April nach Plymouth und Southampton in See. Mein Compagnon Mr. P. reiste am 16. nach Kingston (Jamaica) weiter; ich dagegen entschloss mich zum Besuch Mexico's.

Der nämliche Dampfer „Tiber", mit welchem ich von Martinique nach St. Thomas gefahren war, sollte mich via Havana bis Vera Cruz führen.

Ich verliess St. Thomas am Abend des 17. Am 18. früh waren wir in San Juan de Puerto Rico, Hauptstadt der spanischen Insel Puerto Rico (Porto Rico). Den 19. Nachmittags ankerten wir vor Puerto Plata auf San Domingo. Der Dampfer blieb in grosser Distanz vom Land. Ein Boot mit Einheimischen, meist Farbigen, kam angefahren. Es sollen viele Deutsche hier angesiedelt sein. Gerüchtweise verlautete, es sei wieder einmal zur Abwechslung eine kleine Revolution ausgebrochen. Solche sind nämlich in San Domingo an der Tagesordnung! — Wir verweilten nur kurze Zeit vor Puerto Plata.

Die Insel San Domingo besteht aus zwei politisch getrennten Theilen: 1. dem östlichen grössern Theil Santo Domingo (selbständige Republik) mit der auf der Südseite der Insel gelegenen Hauptstadt gleichen Namens;

2. dem westlichen Theil Haïti, französische Colonie; Hauptstadt: Port au Prince; zweitwichtigster Hafen: Jacmel.

In San Domingo wird spanisch, in Haïti französisch gesprochen.

Bald nachdem wir Puerto Plata verlassen, trat eine Aenderung im Wetter ein und zwar zum Schlechten; die folgenden drei Tage hatten wir hohe See bis zur Ankunft in Havana, am Abend des 22.

Die Einfahrt in den durch den Morro (Festung) vertheidigten Hafen von Havana (spanisch: la Habana), Hauptstadt von Cuba, der „Perle der Antillen", ist bezaubernd schön. Vor dem Mastenwald der auf der Rhede liegenden Dampfer und Segler kann man kaum die Stadt unterscheiden. Als wir in Havana ankamen, war das Wetter bedeckt und der Wind blies mit solcher Heftigkeit, dass geraume Zeit verstrich, bis wir ausschiffen konnten, da sich anfänglich keine Boote dem Dampfer zu nähern wagten. Schöner als heute nahm sich bei einem wolkenlosen Himmel, zwei Tage später, als ich nach Vera Cruz weiterreiste, die Generalansicht der Stadt aus, indem der Dampfer dem Quai in seiner ganzen Ausdehnung entlang fuhr.

Die Passformalitäten — von den Zollplackereien nicht zu reden — deren sich Jedermann bei Ankunft in Havana unterziehen muss, sind im höchsten Grade unangenehm und langwierig. Nicht nur wurde dadurch meine Tasche um etliche Piaster leichter, sondern auch ein Theil meiner ohnehin knapp bemessenen, folglich kostbaren Zeit wurde mir geraubt. Es ist die reinste Geldmacherei. Da lobe ich mir dagegen Venezuela!

Da ich annehme, Havana sei schon hinlänglich aus Reiseschilderungen bekannt, so will ich mich auf eine

nähere Beschreibung nicht einlassen. Es ist in der That eine sehr schöne Stadt, die grösste (ca. 250,000 Einwohner) und reichste in Westindien. Ich logirte im Hôtel de Europa, einem in der Nähe des Landungsplatzes gelegenen Gasthause. Eines Abends besuchte ich das Teatro de Tacon, das schönste und grösste Theater von Havana, wo im Winter Oper ist, damals aber, da die Saison vorüber war, Schauspiele aufgeführt wurden.

Wohl Niemand geht nach der Habana, ohne sich ein Andenken mitzunehmen, welches zwar nicht dauernd und haltbar ist, aber doch Cuba's Stolz und Reichthum ausmacht: die Cigarre. Auch ich lenkte alsbald meine Schritte nach der „Fabrica de Tabacos“ von Antonio Allones in der Calle Gervasio und kaufte dort in verschiedenen Qualitäten eine Anzahl Kistchen des berühmten Krautes, die ich direct nach Basel senden liess. Es versteht sich von selbst, dass ich, obschon sonst nur sehr schwacher Raucher, an der Quelle kosten musste; denn wer würde in diesem Cigarrenland nicht rauchen, wo Alles, vom stolzen Hidalgo bis zum gewöhnlichen Carregador und Lepero, mit dem Glimmstengel im Mund herumläuft, und wo man statt wie bei uns einander „Guten Tag“ zu wünschen sich mit den Worten begrüsst: „Permite-me U. su candela“ d. h. „Darf ich Sie um Feuer bitten!“

Bequem zum raschen Vorwärtskommen sind die in Havana gebräuchlichen „Volantes“ (leichte Fiaker), da die Distanzen gross sind und man bei der starken Hitze des zu Fussgehens gar bald überdrüssig wird.

Tabak und Zucker sind die Hauptexportartikel von Cuba; Kaffee wird keiner mehr gebaut.

XI. Mexico.

Eine ungemüthliche Fahrt im mexicanischen Golf. — Vera Cruz. — Per Bahn nach Mexico. — Wechselnde Gestaltung des Landes. — Die Pulque-Region. — In Mexico. — Hôtel Gillow. — Installation in einer deutschen Pension. — Die Kathedrale. — Die Plaza Mayor. — Strassenverkehr. — Die Alameda. — Der Corso in der Avenida Juarez. — Ausflüge. — Schloss Chapultepec. — Post. — Theater. — Gasthöfe und Fondas. — Die Feier des „Cinco de Mayo". — Räubergeschichten. — Indianer und Ausländer. — Das Deutsche Haus. — Producte und Industrie des Landes. — Nationalspeisen und -Getränke. — Münz- und Bankwesen. — Verkehr im Innern. — Klima. — Das Vomito negro. — Reise mit der Diligence nach Cuernavaca. — Jardin Borda. — Abreise von Mexico. — Wieder in Vera Cruz. — Unterwegs nach NewYork. — Campeche. — Progresso. — Havana. — Ankunft in NewYork.

---

25. April. Seit gestern Abend bin ich wieder an Bord des „Tiber". Der Golf von Mexico zeigt sich sehr widerspenstig; wir tanzen tüchtig auf den Wellen herum. Vom 26. an hatten wir Windstille und eine Hitze zum Ersticken. Montag 28. April früh ankerte der Dampfer auf der Rhede von Vera Cruz. Der Eisenbahnzug nach der Hauptstadt Mexico sollte erst Nachts abgehen, ich hatte somit den ganzen Tag zur Verfügung, um mich bei den Häusern, für die ich Empfehlungsbriefe hatte, vorzustellen und eventuell welche nach Mexico zu erlangen.

Vera Cruz, wichtigster Hafen der mexicanischen Republik, seit dem Jahr 1873 per Eisenbahn mit der Hauptstadt Mexico verbunden, besitzt eine schöne, sehenswerthe

Kathedrale und eine geräumige Alameda (Spazieranlage). Die Stadt ist reinlich; gleichwie in Pará sieht man auch hier Schwärme von Aasgeiern, Gallinazos oder Zopilotes gen., in den Strassen lagern, welche für Beseitigung des Unraths gründlicher sorgen als die Polizei.

Ich werde später bei der Rückreise auf Vera Cruz ausführlicher zu sprechen kommen.

Nachts halb zwölf Uhr fuhr unter dem Schutz einer Militärescorte von 50 Mann der Eisenbahnzug nach Mexico ab.*) Es war mir sehr willkommen, die Reise in Gesellschaft alter Bekannter vom Dampfer „Tiber" her, nämlich des Capitäns, des Purser's und eines Mexicaners machen zu können. Um 3 Uhr Morgens (29. April) befanden wir uns schon in Höhe von 500 M. und stärkten uns in der Station Paso del Macho durch eine Tasse Kaffee. Bei Tagesanbruch passirten wir die Stadt Córdoba (838 M. über dem Meer), woselbst bedeutende Kaffeecultur getrieben wird. Wir fuhren an Gärten mit schönsten tropischen Pflanzen vorbei. Etwas später erblickten wir zu unserer Rechten den schneebedeckten Gipfel — für mich seit 2 Jahren ein ungewohnter Anblick — des Pic von Orizaba oder Citlatepetl (5400 M.) und hielten um $6^1/_4$ Uhr in dem an dessen Fuss liegenden Städtchen Orizaba. Von da an beginnt die eigentliche Bergstrasse, welche anfangs allmälig, dann steiler und steiler bis zur Höhe von 2500 M. ansteigt. Wir passirten sechszehn Tunnel und verschiedene Brücken über die Berghänge, Puente de Metlac, Maltrata und Puente de Wimer.

*) Ueberflüssig ist diese Escorte nicht, denn Ueberfälle sind nichts Seltenes, und gerade in neuerer Zeit wieder, November 1883, wurde der Zug von 15 berittenen Räubern angegriffen, denen es gelang, daraus 8000 Dolls. in Gold- und Silberbarren mitzunehmen.

Letztere ist das grossartigste Bauwerk der Eisenbahnlinie. Das Panorama, welches sich entfaltet, wenn man vom Coupéfenster aus auf die unten in der Tiefe sich ausdehnenden Felder, umsäumt von prächtigen Waldungen, herabblickt und zugleich den Windungen des Zuges folgt, wie derselbe an tiefen Abgründen vorbei durch Tunnel und über Brücken den Berg hinansaust, macht wirklich einen grandiosen Eindruck, und man weiss nicht, was man mehr bewundern soll, die wechselnde Landschaft oder das Meisterwerk der Ingenieure?

Um halb neun Uhr kreuzten wir den von Mexico nach Vera Cruz fahrenden Zug und erreichten bald darauf die sog. „Boca del Monte", etwa 2500 M. hoch. Von da an geht es ziemlich eben bei den Stationen Esperanza, San Andres, Rinconada und Huamantla vorbei.

Auch für den Magen, der von schönen Ansichten nicht satt wird, war gesorgt: in Orizaba wurde gefrühstückt und in Esperanza geluncht.

Bei Guadalupe haben wir den höchsten Punkt der Bahnlinie erreicht (ca. 2600 M.), und nun geht es ganz sachte und allmälig hinunter gegen Mexico. Auf der Hochebene bei Guadalupe und Soltepec nimmt das Land einen gänzlich neuen Charakter an; die Wälder verschwinden, und an deren Stelle treten weite Ebenen, welche mit Cactusbüschen bewachsen und von lauter kleinen Aloëhügeln (Pulque-Feldern) überragt sind. Wir befinden uns nunmehr in der Pulque-Region. Der Pulque ist ein mexicanisches Nationalgetränk, welches aus der Magueypflanze, einer speciell in Mexico vorkommenden Aloë- oder Agave-Art, bereitet wird. Hell leuchtet die Sonne vom tiefblauen, von keinem Wölkchen getrübten Firmament auf das Land hernieder, doch die Temperatur

ist in dieser Höhe empfindlich kühl; es weht ein schneidender Wind, der Staubwolken aufwirbelt. Durch die kleinste Ritze des Waggons dringen Sand und Staub ein und belästigen höchlich den Reisenden. Eine Menge Volkes kommt bei jeder Station an die Wagen heran, um Früchte, Backwerk und Getränke feilzubieten. Interessante Typen sieht man da unter den Landleuten, von denen viele als Passagiere einsteigen: Männer von dunklem Teint, mit Revolver und Carabiner bewaffnet, in wollene Serapes gehüllt und Lederhosen tragend. Cavalleriepiquets, bis an die Zähne bewaffnet, stehen zu 5 oder 6 Mann an den Stationen in Linie aufgestellt: es ist die berittene Polizei.

Apizaco, wo wir ungefähr um 2 Uhr Nachmittags vorbeifuhren, ist die Abzweigstation der Eisenbahn nach Puebla. Die Strecke Apizaco-Puebla ist 47 Km. lang.

Es folgen noch eine Reihe von Stationen: Apam, Irolo, Ometusco, La Palma, Otumba, Teotihuacan, Tepexpan; hierauf fährt der Zug dem Lago Texcoco entlang. Nachdem Station und Kathedrale de N. S. de Guadalupe passirt sind, fahren wir endlich um 7 Uhr Abends, staubbedeckt und müde von der langen Reise, in den Bahnhof von Mexico ein. Unser Gepäck wird hier nochmals visitirt.

Distanzen auf der Mexicanischen Eisenbahn.

Von Vera Cruz nach:

	Kilom.		Kilom.
Tejería	$15^1/_2$	Atoyac	86
La Purga	$30^3/_4$	Córdoba	$105^3/_4$
Soledad	42	Fortin	$113^3/_4$
Camaron	$63^1/_4$	Orizaba	132
Paso del Macho	76	Maltrata	$152^1/_4$

	Kilom.		Kilom.
Bota	157¼	Apam	331
Boca del Monte	172½	Irolo	346½
San Andrés	203¼	Ometusco	356¼
Rinconada	223¾	La Palma	362½
San Márcos	241¾	Otumba	368½
Huamantla	259	San Juan Teotihuacan	380
Apizaco	284½	Tepexpan	391¼
Guadalupe	299¾	Mexico	423¾
Soltepec	311½		

Mexico.

Ich nahm vorerst Quartier im Hôtel Gillow, einem der besten in der Stadt, gelegen Esquina (Ecke) der Strassen Cinco de Mayo und San José el Real.

Wenn man von Vera Cruz her kommt und mehr noch, wenn man, wie ich, vom heissen Küstenland Brasiliens und Guyana's plötzlich in eine Höhe von über 2000 M. versetzt wird, so spürt man den Klimaunterschied ganz gewaltig; für mich hatte derselbe einen starken Schnupfen zur Folge. Den Tag über herrscht eine grosse Hitze, die Morgen und Abende dagegen sind kühl und es ist rathsam, sich durch einen Ueberzieher gegen die Nachtluft zu schützen.

Nachdem ich so lange Zeit unter Fremden gelebt und seit Verlassen Pará's blos in Georgetown einen Schweizer getroffen hatte, freute es mich doppelt, hier in Mexico wieder Landsleute anzutreffen. Durch gütige Vermittlung von Herrn R., Inhaber eines Mercerie- und Eisenwaarengeschäfts, wurde ich dem Schweizer Consul, Herrn K.... vorgestellt.

Nach Verfluss von einigen Tagen verliess ich das Hôtel Gillow und bezog ein Zimmer in der deutschen Pension Hube (2ª. Calle de S. Francisco), wo ich auch die Mahlzeiten nahm. Die Hausordnung in der Pension Hube ist folgende:

Frühstück, beliebig von 7 Uhr an: Kaffee oder Chocolade,
Mittagessen von 12—2 Uhr,
Nachtessen „ 7—9 „ Abds.

In den Hôtels von Mexico (Iturbide, Gillow etc.) bezahlt man das Zimmer besonders und isst nach Belieben in den den Hôtels zugehörigen und im Erdgeschoss derselben befindlichen Restaurants oder sonst in einem Speisehaus (Fonda), deren es in Mexico eine Menge hat. Es wird stets à la Carte gegessen.

Mexico (Méjico), 19° 26′ 12″ nördl. Br. und 99° 6′ 45″ westl. L. v. Gr., liegt 2282½ M. über dem Meeresspiegel und hat eine Bevölkerung von rund 220,000 Einwohnern. Unter den Städten von Spanisch-Amerika nimmt es eine hervorragende Stelle ein.

Die Kathedrale ist ein Prachtbau und im Innern reich mit Goldverzierungen überladen. An ihrer Façade befindet sich ein Kalender der alten Azteken, und im Innern der Kirche sind die Gräber der Vicekönige und Präsidenten der mexicanischen Republik. Von den Thürmen der Kathedrale herab geniesst man eine ausgedehnte Aussicht auf die ganze Stadt, in der sich die Häuser mit ihren flachen, terrassenartigen Dächern (Azoteas) eigenthümlich ausnehmen.

Die Hauptstrassen münden auf die Plaza Mayor (Platz) aus. Auf diesem Platze ist eine schöne Gartenanlage mit Alleen, Bänken und einem Rondell mit Pavillon, dem sog.

Zocalo, wo an den Sonntagmorgen von 11—1 Uhr und Abends von 8—11 Uhr Militärmusik spielt. Die viereckige Plaza Mayor ist auf der einen Seite von der Kathedrale, auf der andern vom Regierungsgebäude (Palacio Nacional) umschlossen, auf den beiden übrigen Seiten laufen Arkaden hin, Portal de los Mercaderes und Portal de San Augustin. Unter diesen Arkaden befinden sich ständige Verkaufslokale; da werden Reitzeug, Quincaillerie, Kinderspielwaaren, Dulces (Confect) und Backwerk, Tabak und Cigarren feilgeboten, auch mehrere grosse Hutmagazine sind dort. Die wichtigsten Zeitungen: „El Monitor Republicano“, „La Libertad“, „La Patria“ etc. werden durch Jungen auf der Plaza und auch sonst auf der Strasse verkauft.

Längs der Kathedrale ziehen sich Bretterbuden hin, in denen vom Morgen bis zum Abend erfrischende Getränke mit Eis, sog. „Aguas nevadas“, wie Orchata-, Piña- und Tamarinden-Saft, zum billigen Preise von ½ Real oder 30 Cts. das Glas ausgeschenkt werden.

Aller Verkehr concentrirt sich auf der Plaza Mayor; die Tramways und Omnibusse gehen von dort aus, sie ist auch der Warteplatz der Fiaker (Zweispänner). Das Pferdebahnnetz erstreckt sich auf 1—1½ Stunden Distanz in die Umgebungen der Stadt.

Eine der belebtesten Strassen Mexico's, deren elegante Läden stets eine Menge Käufer und Schaulustiger anziehen, ist die Calle de Plateros, die Fortsetzung der Calle de S. Francisco, in welch' letzterer ich wohnte.*)

*) In Mexico nehmen die Strassen bei jeder Kreuzung einer Querstrasse einen andern Namen an, welcher zwischen zwei Kreuzungen liegende Strassentheil mit dem allgemeinen Ausdruck „Cuadra“ bezeichnet wird.

Vor der Stadt, eine Viertelstunde von der Pension Hube entfernt, liegt die Alameda (öffentliche Anlage), welche mit Alleen, Wäldchen, Springbrunnen und Zierpflanzen ausgestattet ist und Ruhebänke für die Besucher enthält. Es spielt zuweilen Militärmusik dort.

Paseo oder Avenida Juarez längs der Alameda ist das Rendez-vous der vornehmen Welt. Eine unabsehbare Kutschenreihe bewegt sich in den Abendstunden durch die Calle de S. Francisco nach der Avenida Juarez und dem Paseo de la Reforma. Von der Avenida Juarez, resp. von deren Verlängerungsstrasse (Calle de Patoni) zweigt rechts der Paseo de la Reforma, links der Paseo de Bucareli ab; bei der Kreuzung von Reforma und Bucareli steht die Statue von Karl IV.*) Reiter auf feurigen Rossen galoppiren den Wagen entlang, nach deren schönen Insassen ausspähend. Der Anzug der mexicanischen Caballeros besteht aus Lederhosen, die mit goldenen und silbernen Knöpfen besetzt und betresst sind, und einer Sammt- oder Lederjacke. Ein breitkrämpiger, mit kostbaren Stickereien und 4—5 Reihen von Gold- oder Silberschnüren besetzter Filzhut bedeckt das Haupt; an den Stiefeln stecken enorme Sporen. Auch das Reitzeug ist originell: ein schöner Ledersattel, eine Schabracke von Tiger- oder Bärenfell und breite Steigbügel.

Tramway und Eisenbahn erleichtern ungemein den Verkehr in der Stadt und deren nächsten Umgebung.

Nachstehend führe ich die hauptsächlichen Ausflüge, die ich selbst machte, an:

---

*) Karl IV. König von Spanien 1788—1808.

per Tramway:

1. San Cosme, eine mit hübschen Villen besetzte Vorstadt;

2. La Viga am Ufer des Canals von Chalco; man passirt auf dem Weg dahin den Viehmarkt;

3. Belem, $1^1/_2$ Stunden Fahrt;

4. Piedad; Besuch der Kirchhöfe: a) des mexicanischen „El Pantheon“, b) des französischen Gottesackers; letzterer ist höchst besuchenswerth und tadellos unterhalten;

5. Botanischer Garten und Jardin de Horticultura (Gemüsegarten) bei San Cosme;

6. nach Schloss Chapultepec, Dorf Tacubaya und San Angel;

7. nach Mixcoac (zwischen Tacubaya und S. Angel);

per Eisenbahn:

8. nach Cuautitlan (2 Stunden); Besuch der Kirche daselbst. Cuautitlan, ein aus Adobeshütten bestehendes Dorf, ist Ausgangspunkt für die Diligencen nach Querétaro, San Luis Potosí, Guanajuato etc.

Der Präsident von Mexico, Don Porfirio Diaz, hat seine Residenz in dem ein halbes Stündchen von der Stadt entfernten Castillo de Chapultepec, Schloss mit grossen Parkanlagen. In der Nähe desselben liegen heute noch die gut erhaltenen Bäder Montezuma's.*) Obgleich ich keine Einlasskarte zum Schloss hatte, konnte ich doch die Erlaubniss erwirken, die innern, nicht bewohnten Gemächer besuchen zu dürfen. Von der Schlossterrasse hat man eine wundervolle Aussicht — es soll die schönste in Mexico sein — auf Stadt und Thal. Chapultepec, einst

*) Montezuma, ursprünglich Moctheuzama, war der letzte Herrscher der Azteken.

der Lieblingsaufenthalt des bedauernswerthen Maximilian, ist wie eine Festung von hohen Wällen umgeben. Im Parke befindet sich eine weite Höhle, in die ich auch eindrang.

Die Umgebungen der Hauptstadt boten zur Zeit meines Aufenthaltes am Ende der Trockenzeit ein trostloses Bild der Dürre dar; das Laub der Bäume war gelb, dieselbe Farbe hatten die Wiesen; überall ein Staub zum Ersticken! Die Strassen im Thal von Mexico charakterisiren sich durch einförmige, endlose Alleen, die mit Pappeln und Trauerulmen angepflanzt sind. Palmen kommen nicht mehr vor, die Lage des Thales ist zu hoch.

Die Regenzeit dauert in Mexico von Mai bis October, starke Gewitter und Hagelschauer künden deren Anzug an; ich erlebte solche mehrmals im Monat Mai. Die tiefer gelegenen Strassen der Stadt, z. B. die Calle de Plateros, sowie ein Theil der Plaza Mayor standen einmal unter Wasser und waren während mehrerer Stunden beinahe unpassirbar. Es geschah dies gerade an einem Tag vor Abgang der Post nach Europa, und musste ich wohl oder übel durch's Wasser waten, wollte ich meine Briefe rechtzeitig auf die Post bringen.

Die Briefmarken werden sonderbarer Weise in Mexico nicht verkauft, sondern jeder Brief muss eigens auf der Post selbst frankirt werden. Man kann sich nun denken, welches Gewühl und Gedränge jeweilen an den Posttagen (am 15. und 30. des Monats) von 6—8 Uhr Abends am Postschalter herrscht; ein Jeder will zuerst bedient sein, und man darf sich glücklich schätzen, wenn man sich mit heiler Haut wieder dort herausgewunden hat! Weshalb diese absurde Maassregel besteht, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Im Postgebäude (Nordseite des Palacio

Nacional) sind Listen angeschlagen, welche die Namen der Adressaten der eingelaufenen Briefe enthalten.

Mexico ist am 1. April 1879 dem Weltpostverein beigetreten.

Im Museum (Museo Nacional) findet sich eine reiche Sammlung von Mineralien, Vögeln, Thieren, speciell aus Mexico. Im Hofe des Museums sind steinerne Alterthümer.

Es gibt mehrere gute Theater in Mexico:

1. Teatro Nacional, Calle de Vergara, das erste der Stadt;

2. Teatro Principal, Calle del Coliseo, in dem eine französische Truppe spielte;

3. Teatro Arbeu, Calle de Felipe Neri, spanische Lustspiele (Zarzuela);

4. Teatro Hidalgo, bürgerliches Schauspielhaus (mexicanische Truppe);

5. Guerrero (geringer).

Die vier erstern habe ich besucht. Sonntags finden in mehrern Theatern Nachmittagsvorstellungen (um 4 Uhr) zu ermässigten Preisen statt. Die Preise sind ohnehin nicht hoch: für einen Sperrsitz (Luneta de Patio) bezahlt man von 6 Rs. bis 1½ $ (Fr. 3.75 — 7.50). Loge heisst in Mexico Platea. Im Teatro Hidalgo kostet am Sonntag der Sperrsitz 3 Reales; es geht sehr ungenirt her, man raucht während der Vorstellung und habe ich sogar Frauen rauchen sehen. Die zahlreichen kleinen Kinder, welche von ihren Müttern auf den Armen in's Theater gebracht werden, wirken durch ihr Schreien unliebsam störend ein und tragen wahrlich nicht zur Verherrlichung der Vorstellung bei — besser liesse man sie fein ruhig zu Hause! —

Die Gasthöfe von Mexico sind ganz nach europäischer Art geführt und eingerichtet. Hôtel Iturbide und Gillow gehören zu den besten in der Stadt. Ersteres liegt heutzutage noch im Hause Iturbide, dem alten Kaiserpalast. Es hat mehrere Etagen; die Veranden ruhen auf Säulen. Im Hôtel Gillow hatte ich ein hübsches, geräumiges Zimmer gegen die Strasse hinaus à 1 1/2 $ pr. Tag. Von guten Hôtels nenne ich ferner: Hôtel Nacional, H. del Bazar, H. Vergara. Die Gasthöfe zweiten Ranges sind für den Fremden, wenigstens für den neu Ankommenden, nicht gerade zu empfehlen, denn nach Landessitte das Zimmer mit Jemanden zu theilen wird nicht Jedermann conveniren. — Fondas (Speisehäuser), Neverías und Cafés sind in Mexico in Menge vorhanden, ebenso Wein- und Bierhäuser, und wundert es Einem, dass sie alle bestehen können bei der gegenseitigen starken Concurrenz. In den Restaurants oder Fondas zahlt man 20—25 $ pr. Monat für Pension. Das grösste und schönste Caféhaus der Stadt ist das nach Muster der Pariser Cafés eingerichtete Café Iturbide im Erdgeschoss des Hôtels gleichen Namens, welches mehrere Billards enthält und bis spät Nachts stark frequentirt ist.

Am 5. Mai fand unter grossem militärischem Pomp die Gedenkfeier des Jahrestages der Schlacht von Puebla statt. An diesem Tag vor 17 Jahren erfocht General Zaragoza einen glänzenden Sieg über die Franzosen. — Die Nationalflagge wehte von allen öffentlichen Gebäuden; Böllerschüsse ertönten und Mittags 12 Uhr defilirten die Truppen vor dem Palacio Nacional auf der Plaza Mayor. In den Theatern fanden Festvorstellungen statt; in der

Alameda und anderwärts spielten Musikbanden und in der Avenida Juarez wurde Nachts ein brillantes Feuerwerk losgebrannt. Bälle beschlossen diesen in den mexicanischen Annalen denkwürdigen Tag. In den Strassen war eine grosse Volksmenge, aber von Enthusiasmus war nicht viel zu merken!

Es ist hinlänglich bekannt, dass es im schönen, von der Natur so bevorzugten Mexico mit der Sicherheit nicht am besten bestellt ist, und treibt das Räuberwesen noch immerfort sein Spiel; selbst in der Hauptstadt kamen während meines Aufenthaltes einige skandalöse Fälle vor. Es verlautete, dass eine regelrecht organisirte Diebsbande in der Stadt ihr Unwesen treibe. So wurde Samstags, 3. Mai, der Kassier der Vera-Cruz-Bahngesellschaft, welcher in einem Wagen die Summe von 6200 Piastern nach dem Office bringen wollte, von sechs bewaffneten Männern überfallen und seines Geldes beraubt. Und das geschah nicht etwa bei Nacht, sondern am hellen Mittag und noch dazu in einem der belebtesten Stadttheile! Die Polizei war und blieb unsichtbar! — Während einiger Tage wurden in der Alameda in der Dämmerungsstunde Diebstähle verübt, so dass das Publicum durch die Blätter davor gewarnt wurde, um jene Zeit dort spazieren zu gehen.

Anderer Fall: Eines Tages kamen drei elegant gekleidete Männer zu einem der ersten Zahnärzte der Stadt, welcher in der Calle de Plateros wohnte, und wünschten eine Consultation. Während nun der Zahnarzt seine Werkzeuge ordnete, drangen zwei der Männer auf ihn ein, banden ihn an seinem Stuhl fest und drohten ihm mit gespanntem Revolver, sie würden ihn augenblicklich

erschiessen, wenn er einen Laut von sich gäbe, indess der dritte rasch alle Fächer des Secretärs durchwühlte und sich, nachdem er eine bedeutende Summe Geldes daraus entwendet, mit seinen Cumpanen aus dem Staube machte, dem armen Dentista das Nachsehen übrig lassend. Als die Polizei allarmirt war, hatten die Räuber längst das Weite gesucht.

Einem meiner Bekannten wurde das Reitpferd aus dem Stalle gestohlen!

Ist es, wie aus Vorstehendem ersichtlich, in der Stadt schon nicht ganz geheuer, so ist es im Innern des Landes noch mehr der Fall, und das Reisen ist der Ladrones (Räuber) wegen eine etwas heikle Sache. Der Procurist und Reisende des Hauses . . . . ., ein Schweizer, wusste davon zu erzählen. Unheimliche Abenteuer mit Ladrones hatte er auf seinen Reisen schon erlebt, aber immer war er wieder gut, wiewohl einmal ausgeraubt, davongekommen.

Der berüchtigte Räuberhauptmann José Maria hatte einst eine Gesellschaft ausgeplündert. Die Pferde wurden scheu und der Wagen schlug um; da trat José Maria höflich grüssend an den Wagen heran, half denselben wieder aufrichten und erkundigte sich theilnehmend bei den geängstigten Passagieren, ob sie Schaden gelitten hätten, bat zugleich um Entschuldigung, das kleine Dérangement, wie er dies nannte, verursacht zu haben.

Es wird berichtet, dass die Mexicaner sich bei Antritt einer Reise zum Voraus darauf gefasst machen, ausgeraubt zu werden und zu diesem Behuf stets eine gewisse Summe Geldes in Reserve halten, „á la disposicion de los Señores Ladrones“, d. h. „zur Verfügung der Herren Räuber“!

Die Polizisten (Serenos) patroulliren des Nachts fleissig durch die Stadt Mexico. Ich ging Abends meistens bewaffnet aus, ich muss aber gestehen, dass es mir oft unheimlich zu Muthe war, so allein die dunkeln Arkaden zu durchschreiten und nichts als in der Ferne den Wiederhall der Schritte eines andern vereinzelten Fussgängers zu vernehmen, oder von Zeit zu Zeit einen schrillen Pfiff, das gegenseitige Signal der Serenos, zur Controle.

Die Hausthore werden des Nachts mit Vorlegschloss und Kette verriegelt; unten im Patio (Hofraum) schläft die Dienerschaft.

Man sieht in Mexico viele Indianer, es sind sog. „Indios mansos“ von der Sierra. Sie verrichten strenge Arbeit als Lastträger, Wasserträger u. s. w. Sie besitzen eine unglaubliche Körperkraft, sind dabei sehr genügsam. Kürzlich erschien in der Stadt ein Trupp wilder Indianer, Apachen und Comanchen und wohnte einer Vorstellung im Teatro Arbeu bei, wo ich sie sah. Dieselben haben ihren Wohnsitz im nördlichen Theil Mexico's. Hin und wieder machen sie Einfälle in das Unions-Gebiet, überfallen und plündern die Farmen. *)

Die Deutschen sind in Mexico unter den Ausländern am zahlreichsten vertreten; die bedeutendern Importgeschäfte sind in ihren Händen.

Durch einen jungen St. Galler, welcher in einem deutschen Hause arbeitete, wurde ich in das „Deutsche Haus“ eingeführt, das ist der Club der in Mexico lebenden Deutschen und Schweizer, resp. aller deutschredenden Fremden. Die Localitäten des Deutschen Hauses sind

---

*) Ich las kürzlich von einem solchen Raubzug bei Chihuahua, im November 1882.

schön und geräumig; man findet dort Alles, was man nur wünschen kann: Restauration, Lesezimmer, Bibliothek, Billard und Kegelbahn.

Die Franzosen haben ihren besondern Cercle.

Die Hauptgeschäftssaison für Mexico ist der Winter, von November bis Mai, resp. die Trockenzeit. Mit Eintritt der Regenzeit beginnt die stille Periode; die Communicationen mit dem Innern sind alsdann mangelhaft und theilweise eingestellt, und nur wenige Käufer kommen nach der Hauptstadt. In den grossen Geschäftshäusern wird, wie ich mich selbst habe überzeugen können, viel und lang gearbeitet; die Angestellten sind häufig von 9 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends thätig, mit Unterbrechung von blos einer Stunde zum Mittagessen.

In den verschiedenen Theilen der mexicanischen Republik ist das Klima ein sehr verschiedenes. Man unterscheidet: 1) die „Tierra caliente“, d. i. die heisse oder Küstenregion, vom Meer bis zu 1800 Fuss reichend; 2) die „Tierra templada“ oder gemässigte Region, von 1800—6700 Fuss; darüber als letzte Stufe: 3) die „Tierra fria“ oder kalte Region der Hochebenen; in dieser liegt die Stadt Mexico. — Mit dem Klima wechselt natürlich auch die Production des Landes. In der Sierra (Hochland) wird die Ausbeutung der Gold- und Silberminen betrieben, sowie Pferde- und Viehzucht; bei Toluca die Maiscultur in grossem Maassstabe. Bei Córdoba wird Kaffee cultivirt und in Jalapa bei Vera Cruz bedeutende Blumenzucht getrieben. An der Küste kommen Vanille, Baumwolle, Farbholz, Zucker und Cacao vor. Die Landesindustrie ist nicht unbedeutend: In Tlalpan sind Tuchfabriken, worin die sog. Manta (grobes Baumwollzeug für die Indianer) verfertigt wird. In Mexico sind mehrere

Fabriken von Cigarren (Fabricas de Puros y Cigarros) und Zündhölzchen (Fabricas de Cerillos), ferner Pulquerias in grosser Zahl, wo das Getränk Pulque bereitet wird, und einige Bierbrauereien. Das im Land gebraute Bier kommt auf 1/2—1 Real die halbe Flasche zu stehen; es findet einen starken Absatz. — Im Innern fabriciren die Indianer kleine Figürchen aus Wachs, Thon oder Holz. Eine Spezialität von Guadalajara sind die Thonfigürchen. Ich brachte deren auch einige mit.

Mexicanische Nationalgerichte sind die Maiskuchen, sog. Tortillas und die schwarzen Bohnen (Frijoles). Das Brod ist sehr gut — wenigstens in der Hauptstadt. In Mexico und an der Küste des Golfs ist Pulque das Hauptgetränk; im Innern wird viel Mescal consumirt, ein aus der Magueypflanze bereiteter Schnaps.

Einige courante Preisangaben mögen hier folgen:

Eine Mahlzeit in einer Fonda: 3—4 Rs. incl. einer halben Flasche mexicanischen Biers; übliches Trinkgeld = 1/2 R.;

Französischer Wein: von 1 $ an die Flasche;

Pulque: 1/2 R. die Flasche;

1 Tasse Kaffee oder Chocolade: 1 Real (1 R. = 60 Cts.);

1 Consumation im Caféhaus: 1 Real;

Gefrorenes: 1 Real;

Zündhölzchen: 4 Centavos die Schachtel;

Havana-Cigarren sind theuer, dagegen gibt es billigen und guten mexicanischen Tabak; 1 Päckchen mexicanischer Cigaretten kostet Medio (1/2 Real); Obst ist nicht wohlfeil. Bücher vom Ausland, ebenso Waffen sind sehr theuer; mexicanische Hüte kosten 20—25 Pesos. Ein Pferd wird mit 150—200 $ bezahlt. Reitzeug, Sättel, Sporen etc. werden in Mexico selbst fabricirt. Kleider

und Schuhwerk sind theuer; es werden auch Stoffe im Lande verfertigt, die sog. „Cazimira del pais".

In Mexico geht die officielle Geldrechnung nach Pesos ($), auch Piaster oder Dollars genannt, eingetheilt in 100 Centavos; im täglichen Verkehr wird aber stets nach Pesos und Reales gerechnet.

1 $ = 5 Fr. hat 8 Reales; 12½ Centavos machen also 1 Real. Es cursiren im Lande folgende Münzsorten:

1) Gold: die Onza = 16 $. Damals im Mai 1879 war das Gold sehr rar in Mexico und wurde ein Agio von 16—17 % auf der mexicanischen Unze, auf spanischem und amerikanischem Gold gar von 20—21 % bezahlt.

2) Silber: Stücke von 1, ½, ¼ Peso, 1 Real, 10 Centavos, Medios (½ Real), 5 Centavos, Cuartillo (3 Centavos).

3) Kupfer: 1 Centavo.

Die Bank „Banco de Londres, Mexico y Sud America" (Stammhaus in London) gibt Noten aus. Eine neue Bank wurde im Jahre 1881 in der Hauptstadt gegründet, nämlich „Banco Nacional Mexicano" mit einem Gesellschaftscapital von 6—20 Millionen Pesos. Dieselbe emittirt Noten von 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100, 500 und 1000 Pesos.

Tratten auf Paris und London werden usuell pr. 60 Tag Sicht gezogen.

In Mexico ist der Normalcurs für Londoner 60 T. S. 44—45 d., für Pariser Papier 60 T. S. Fr. 4. 50—4. 60. Im Mai 1879 standen die Curse für:

Wechsel a/London 60 T. S. auf 39—40 d.
„ a/Paris „ „ Fr. 4.12 (pr. Dollr.),

also bedeutend unter den Normalcursen.

Mexico steht seit 1873 mit Vera Cruz in Eisenbahnverbindung. Mit den übrigen Städten der Republik wird der Verkehr per Diligence unterhalten. Die Diligencen

nach Querétaro, San Luis Potosí, Guanajuato, Guadalajara etc. gehen von Cuautitlan ab; bis dahin fährt die Eisenbahn. Die Diligencen nach Toluca*) und Cuernavaca gehen von Mexico aus. Endpunkte der Diligence-Routen waren im Jahre 1879:

im Norden: Durango (9 Tagereisen von Mexico),
„ Süden: Cuernavaca (1 Tagereise von Mexico).

Reisedauer: Von Mexico nach:

Cuernavaca	1 Tag.
Toluca	1 „
Guadalajara	6 „
Querétaro	2 „
Morelia	1 „
Durango	9 „
Matamoros	12 „

Der „Nacional“ von . . . . 1882 bringt eine officielle Liste der in der Republik Mexico fertiggestellten Bahnstrecken, welche insgesammt eine Ausdehnung von 2704 Km. haben, wovon aber blos folgende Strecken im Betrieb sind:

Vera Cruz—Mexico	471 Km.
Vera Cruz—Medellin	22 „
Mexico—Morelos	138 „
Apizaco—Puebla	47 „

Die Pferdebahnen betragen 140 Km.

Das Klima der Stadt Mexico ist gesund und kann ein gemässigtes genannt werden; die mittlere Jahrestemperatur beträgt 12,5 ° R. In den Monaten Mai/Juni steigt die Mittagshitze nicht über 20—21 °; die Temperatur Mor-

*) Seit 1882 soll von Mexico nach Toluca eine Eisenbahn erstellt sein.

gens und Nachts beträgt durchschnittlich 13—14 °, zweimal beobachtete ich 10½ ° R. Die Regenzeit beginnt Ende Mai und dauert bis Ende September. In den Winter- und Frühlingsmonaten herrscht ununterbrochen schönstes Wetter; da können ruhig Landparthien, Pic-nics u. dgl. geplant und ausgeführt werden, ohne dass man Angst haben muss, vom Jupiter Pluvius überrascht zu werden, wie dies in Europa leider so oft der Fall ist! Schnee fällt sozusagen nie in Mexico; der Elsässer B. behauptete, in den 20 Jahren seines dortigen Aufenthaltes erinnere er sich, ein einziges Mal Schnee erlebt zu haben.

An der Küste dauert die Trockenzeit von November bis Mai. Die stärksten Regen fallen in den Sommermonaten Juni—August, welche Saison auch sehr ungesund ist. Das gelbe Fieber, hier zu Lande „Vomito negro“ genannt, tritt alljährlich während des Sommers auf. In Vera Cruz ist die Krankheit endemisch; sie ist nicht allein den neu ankommenden Europäern gefährlich, sondern auch den zur Epidemiezeit vom Hochland nach der Küste hinunterkommenden Mexicanern, welche in noch grösserem Maasse vom Fieber befallen werden als die Europäer. Es ist aber nicht gesagt, dass man bei längerem Aufenthalt in Vera Cruz die Krankheit durchaus bekommen müsse — Ausnahmen gibt's allenthalben; so kannte ich z. B. einen Deutschen, der 20 Jahre in Vera Cruz gelebt hatte, ohne je das gelbe Fieber gehabt zu haben — doch die meisten europäischen Residenten in Vera Cruz werden davon befallen, Viele, Gott Lob, genesen aber auch wieder. Ja, es wird behauptet, dass derjenige, welcher das Vomito in Vera Cruz durchgemacht habe und wieder genesen sei, sich getrost an irgend einem andern Gelbfieberplatz unter den Tropen niederlassen könne, er bekomme die Krank-

heit kein zweites Mal! — In Córdoba (838 M. hoch) kommen zuweilen noch Gelbfieberfälle vor; in Mexico aber keine mehr; dagegen sind dort Wechselfieber, Leberleiden und Asthma häufig.

Ausflug nach Cuernavaca. Vier Wochen hatte ich nun in Mexico zugebracht. Ich wollte das Land jedoch nicht verlassen, ohne einen Abstecher in's Innere gemacht zu haben, wohlverstanden mit der Diligence, dem für Reisen im Innern üblichen Verkehrsmittel. Es boten sich mir verschiedene Punkte dar. Ich konnte entweder Querétaro besuchen, wo im Jahre 1867 der unglückliche Kaiser Maximilian erschossen wurde, oder Toluca, die höchstgelegene*) Stadt der mexicanischen Republik, oder endlich Cuernavaca. Zu letzterer Tour, als einer sehr lohnenden, riethen mir meine Freunde auf's Lebhafteste, indem nicht allein die Reise, kaum eine Tagefahrt, hübsch und abwechselnd, sondern auch das Städtchen Cuernavaca selbst seiner schönen Lage wegen besuchenswerth sei; allerdings sagten sie, einen kleinen Haken habe die Sache, nämlich die Route stehe nicht im besten Ruf der Sicherheit, und ich müsse mich eventuell auf ein paar „Ladrones" (Räuber) gefasst machen, aber ich solle mich dieserhalb nicht abschrecken lassen, sondern einzig die Vorsicht gebrauchen, nur die allernothwendigste Baarschaft mitzuführen. Ich fand zudem für den Ausflug eine mir sehr willkommene Gesellschaft in der Person eines Elsässers, Inhaber der Cervezeria Suiza, der sich Geschäfte halber dorthin begab.

---

*) 2625 M. über dem Meer.

Den 26. Mai, früh um sechs, sassen wir im Postwagen. Sämmtliche neun Plätze der Diligencia waren besetzt; ich bemerkte, dass alle Passagiere — es waren lauter Mexicaner — Revolver trugen, wir beide gleichfalls.

Cuernavaca liegt südlich von Mexico, ungefähr 22 Leguas davon entfernt. Die Route führt über die Sierra (Gebirge) de Ajusco. Der Vulkan gleichen Namens, den man in Sicht hat, ist im Winter mit Schnee bedeckt.

Die Ortschaft Tlalpan mit ihren Tuchfabriken rechts lassend, fuhren wir auf ebener, mit einförmigen Pappelalleen angepflanzter Landstrasse dahin und erreichten um 8 Uhr die erste Haltstation, Tepepa, wo wir kurze Zeit anhielten und schnell eine Tasse Kaffee trinken konnten. Von Tepepa an beginnt die Steigung über die Sierra. Die Gegend wird einsam; rechts und links sieht man nichts als niederes Gesträuch und rauhes Gestein. Die Mulas kommen auf der steilen Route nur mühsam voran. — Um 12 Uhr hielten wir in Guarda, einem ärmlichen, aus einigen Hütten bestehenden Weiler. Dort, mitten im Gebirge, ist die zum Schutz der Diligence aufgebotene „Escolta“ (Escorte) stationirt. Nach einem ganz passablen Mittagessen in dem geringen Wirthshaus wurde die Fahrt fortgesetzt, von jetzt an in Begleit der berittenen und gehörig bewaffneten Escorte. Bald nach Guarda hatten wir den höchsten Punkt der Route, gen. „Cruz del Marquez“, erreicht. Ein kalter Wind wehte auf der Passhöhe (3200 Meter), welche fast von jeglicher Vegetation entblösst ist; fröstelnd hüllten wir uns fest in unsere Mäntel und Decken. Zwischen Guarda und Huitzilac führt der Weg durch einen langen Fichtenwald, welcher als Schlupfwinkel der Räuber übel berüchtigt ist und die gefährlichste Stelle der Route sein soll; schon mehrmals sind hier Ueberfälle der

Diligence vorgekommen. Heute blieb jedoch Alles ruhig, und wir erreichten ungefährdet Huitzilac, Dorf mit schöner Kirche. In Carrière ging es nun bergab, wieder wärmeren Regionen zu, bis wir um halb vier Uhr Nachmittags an unserem Ziel anlangten. Wir stiegen im Hôtel San Pedro ab.

Cuernavaca, die Hauptstadt des Staates Morelos, liegt 1510 M. über dem Meer, also bedeutend niedriger als Mexico, in einem fruchtbaren, warmen Thälchen. Es ist ein hübscher, wohlhabender Ort mit einer Bevölkerung von ca. 10,000 Einwohnern. Der daselbst residirende Gouverneur von Morelos war im Jahr 1879: General Pacheco; Präfect: Don Guaglia. Mein Reisegefährte kannte Letztern persönlich und stellte mich ihm vor.

Gleichwie jede mexicanische Stadt, sei sie auch noch so klein, ihre Spazieranlage besitzt, so hat auch Cuernavaca seinen Zocalo, wo die Einwohnerschaft am Abend zusammenkommt, um beim Cigarrillo ein Stündchen zu verplaudern und zugleich der Musik zu lauschen.

Eine Hauptsehenswürdigkeit hier ist der im Land berühmte „Jardin Borda“, ein prachtvoller Garten mit Obstbäumen, Pflanzenbeeten und Weihern. Derselbe ist nicht neu, er wurde vor ungefähr hundert Jahren von einem gewissen Señor Borda angelegt, welcher sein Glück in den Silberminen von Tasco gemacht hatte. — Der Garten, dessen Anlage die freilich etwas unglaublich klingende Summe von 800,000 Pesos (4 Millionen Fr.) gekostet haben soll, ist heutzutage noch ziemlich gut erhalten, die Wege sind macadamisirt, Wohnhaus und Weiher aber stehen in Ruinen und von ihrem frühern Glanze ist nichts mehr bemerkbar. Der gegenwärtige Besitzer des Gartens wendet seine ganze Sorgfalt dem

Obstbau zu, den Mangas, Bananen (Plátanos), Sapotillas und Piñanonas; besonders Mangas wachsen hier in fabelhafter Menge. — Ich kannte letztere Frucht von Brasilien her. — Die Mangas vom Jardin Borda werden zum grössten Theil von den Arrieros aufgekauft, das Gross (12 Dutzend) zu 5 Reales (3 Fr.), und auf den Markt nach Mexico gebracht, wo sie mit schönem Nutzen verkauft werden, 2 Stück für einen Medio (30 Cts.).

Es wird überhaupt ab Cuernavaca starker Obsthandel mit Mexico getrieben. — Pflanzungen von Orangen und Piñas (Ananas) sieht man selten, dagegen Citronenbäume in Masse. — Die Diligence fährt Montag, Mittwoch und Freitag von Mexico nach Cuernavaca und Dienstag, Donnerstag und Samstag nach Mexico zurück.

Im Jahr 1879 war eine Eisenbahnlinie projectirt von Mexico über Cuautla nach Cuernavaca, welche den Handelsverkehr beleben und einen raschen Uebergang von dem kältern Mexico nach dem milden Thal von Cuernavaca ermöglichen sollte.

Von Cuernavaca reist man über Land in 9—10 Tagen nach Acapulco am Stillen Ocean. Die Route ist nur für Pferd oder Maulthier — nicht für Fuhrwerke — practicabel und soll unsicher sein, bis man in den Staat Guerrero kommt. Alle Monate geht von Mexico ein Arriero nach Acapulco ab mit Waarentransporten. Zwei Franzosen, die ich s. Z. auf dem Dampfer von Havana nach Vera Cruz traf, beabsichtigten diese Reise nach Acapulco zu machen.

Mein Reisegefährte, Herr B., traf in Cuernavaca einen Landsmann an, einen französischen Ingenieur. — Das angenehme Klima und die schöne Umgebung der Stadt hätten uns ganz gut convenirt, wenn uns nur die Wanzen

und Mosquitos in Ruhe gelassen hätten — aber nein — ganze Nächte hindurch wurden wir von ihnen gepeinigt und allen Schlafes beraubt!

Am 29. Mai, Morgens 4 Uhr, traten wir die Rückreise nach Mexico an. Der französische Ingenieur hatte sich uns angeschlossen. Eine starke „Escolta“ war der Diligence beigegeben und zwar, wie verlautete, zum speciellen Schutze von zwei Damen, Verwandten des Commandanten von Cuernavaca, welche ebenfalls mit uns nach der Hauptstadt fuhren. — Während der Fahrt hat man eine schöne Aussicht auf den schneebedeckten Iztaccihuatl (die „weisse Frau“). — Wir langten ohne bemerkenswerthen Zwischenfall Nachmittags halb 3 Uhr in Mexico an.

Von Mexico nach NewYork.

Pfingstmontag, den 2. Juni, 9½ Uhr Nachts, reiste ich von Mexico ab, um mich in Vera Cruz an Bord des amerikanischen Dampfers „City of NewYork“ nach NewYork einzuschiffen. Eigentlich hatte ich beabsichtigt, nicht direct dorthin zu reisen, sondern zuerst den Süden (NewOrleans etc.) zu besuchen; da aber wegen des in Vera Cruz herrschenden gelben Fiebers der Dampferdienst mit NewOrleans eingestellt war, so musste ich auf den Besuch dieser letztern Stadt verzichten.

Auf dem Bahnhof von Mexico machte ich Bekanntschaft mit einem Deutschen, Stuttgarter, welcher ebenfalls über Vera Cruz nach NewYork reiste, was mir natürlich sehr angenehm war. — Das Wetter war die vergangenen Tage sehr kühl und regnerisch gewesen und versprach nicht viel Gutes für die Reise. Wir hielten frühmorgens

3 Uhr bei einer entsetzlichen Kälte in Apizaco. Um 10 Uhr fuhren wir in Orizaba ein. Ein feiner Regen fiel; dichter Nebel hing über den Bergen und verhüllte den Pic de Orizaba unseren Blicken, den ich einige Wochen zuvor in schönster Klarheit gesehen hatte. Doch schon in Córdoba machte sich der Uebergang in die „Tierra Caliente" fühlbar und in Schweiss gebadet langten wir Abends 4½ Uhr in Vera Cruz an. Ein fürchterlicher Wind (Norte) tobte bei unserer Ankunft, und als wir uns über die Abfahrt des Dampfers nach NewYork erkundigten, hiess es, dass vorläufig so lange es so fortstürme, nicht an dieselbe zu denken sei. Fahrplangemäss hätte der Dampfer am 4. ausgehen sollen. Wir mussten uns ruhig gedulden und bezogen inzwischen Quartier im Hôtel de Mejico.

Tags darauf machten wir einen Ausflug nach Medellin, einer kleinen, inmitten reichster Vegetation prangenden Ortschaft, beliebte Sommerfrische der Veracruzaner. Die Eisenbahn führt in ¾ Stunden dahin. — Als wir am Abend nach Vera Cruz zurückkamen, hatte der Sturm noch nicht nachgelassen; das Wetter war hell und heiss. Wir spazierten auf dem Zocalo (Anlage), wo Musik spielte.

Im Hôtel de Mejico sind gute Bäder; sie bilden die einzige Abkühlung, welche man sich hier verschaffen kann.

Die Einheimischen von Vera Cruz sind schmächtig und haben meistens einen fahlgelben Teint. Die hier lebenden Europäer sehen bleich und vom Klima angegriffen aus.

Die Geschäftsstunden sind in Vera Cruz etwas anders eingetheilt als in Mexico und eben dem dortigen Klima angepasst: es wird von sieben Uhr Morgens an gearbeitet bis um zehn, dann gefrühstückt. Ueber die grosse Hitze

bleiben die Bureaux geschlossen bis etwa um vier; hierauf wird neuerdings gearbeitet bis acht oder neun Uhr Nachts.

Nach Uebereinkunft mit der Dampferagentur schifften wir uns frühzeitig am 5. Juni an Bord der „City of NewYork“ ein. Selbst bei der Abreise von Vera Cruz wird man von den Zollbeamten auf's Genaueste visitirt, ob man kein Silber mit sich führe, weil nämlich auf den mexicanischen Silberdollars Ausfuhrzoll erhoben wird. Also nicht einmal das Geld ist in diesem Lande zollfrei!

Infolge des Sturmes war die Ladung des Dampfers, bestehend aus Zucker, Kaffee und Häuten, bedeutend verzögert worden und musste nun nachgeholt werden, so dass erst am Mittag des 6. die Anker gelichtet wurden. Wir hatten kaum den Augenblick der Abfahrt erwarten können, aber leider kamen wir aus dem Regen in die Traufe —! In Frontera, Hafen im mexicanischen Staat Tabasco, wo wir am Morgen des 7. hielten, um Fracht einzunehmen, herrschte noch eine grössere Hitze als in Vera Cruz!

Den 8. ankerten wir vor Campeche. Der Dampfer blieb auf ziemliche Entfernung vom Lande. Mehrere Personen schifften sich ein. Die Ladung von Campeche bestand in Häuten und sog. Hennequins, d. s. Fasern, die zur Fabrikation von Stricken und Tauen dienen.

9. Juni. Auf der Rhede von Progresso, Hafen im Staat Yucatan. Die Hauptstadt von Yucatan, Mérida, liegt 8 Leguas landeinwärts; demnächst soll sie mit Progresso per Eisenbahn verbunden werden. — Eine Menge Haifische schwammen in der Bai herum. Abends brachte ein Gewitterregen die so sehr erwünschte Abkühlung.

Ein junger Deutscher, der von Mérida kam, schiffte sich in Progresso zu uns ein. Da viele Fracht zu laden war, verweilten wir bis zum Nachmittag des 10. dort.

11. Juni. Heute wurde die gesammte Schiffsmannschaft zu einer Probe mit der Feuerspritze auf Deck beordert; der Capitän hielt grosse Inspection ab.

Morgens früh am 12. langten wir in Havana an. Ich sah die Stadt also zum zweiten Mal! Da der Dampfer erst am Abend weiterfahren sollte, so benützte ich gern die gebotene Gelegenheit an's Land zu gehen. Die Stadt prangte im Festschmuck — es war nämlich Dreifaltigkeitstag — und kamen wir eben recht zu einer feierlichen Messe in der Kathedrale, welcher der Generalcapitän von Cuba, die höheren Officiere und Beamten beiwohnten. Nach beendigter Messe bestieg der General mit seinem Adjutanten eine elegante Carrosse; hierauf defilirte das Bataillon „Voluntarios" unter den Klängen der spanischen Nationalhymne.

Wir besuchten noch die Alameda, die Plaza Tacon, den Gouverneurspalast. — In den Geschäften schien es still herzugehen — überall sah man die Leute Karten spielen.

In Havana wurden alle noch leer stehenden Cajüten I. Cl. der „City of NewYork" von einer amerikanischen Theatertruppe, der „Fifth Avenue Opera Company", etwa 60 Herren und Damen, welche nach NewYork zurückreisten, in Beschlag genommen. Es wurde in Folge hievon sehr belebt an Bord. Von den Reisenden aus Vera Cruz blieben nur wenige; die meisten waren in Havana ausgestiegen.

14./15. Juni. Wetter schön, See etwas bewegt. Delphine folgen dem Schiff.

Die Mahlzeiten an Bord finden, wie folgt, statt:

6—8	a. m. . .	Coffee or Tea;
9	„ . .	Breakfast;
1	p. m. . .	Lunch;
4	„ . .	Dinner;
8—9	„ . .	Tea or Coffee.

Die Gerichte werden sämmtlich miteinander aufgetragen; Jedermann bestellt sich beim Steward die ihm zusagenden Speisen. Ich speciell ziehe die Table d'hôte, wie sie auf den französischen und deutschen Dampfern üblich ist, dem amerikanischen Modus vor. Auch will mir scheinen, dass an Bord der englischen und amerikanischen Steamers die Conversation bei Tisch selten so animirt ist, wie auf den französischen, wo gerade die Mahlzeiten den in jeder Beziehung angenehmsten Theil des Tages bilden — notabene, wenn man nicht seekrank ist!

In der Nacht vom 15./16. wurde gestoppt, da etwas an der Maschine beschädigt war.

Am Nachmittag des 16. ankerten wir in Sandy Hook, das noch 20 Miles von NewYork entfernt ist. Die dortige Sanitätsbehörde wollte uns jedoch die Weiterfahrt nach NewYork vorläufig nicht gestatten, sondern dictirte uns einen Tag Quarantäne, weil unter den Havana-Passagieren während der Ueberfahrt ein leichter Fieberfall vorgekommen war (das gelbe Fieber war es aber nicht). Alles Cajüten-Gepäck musste auf Befehl der Sanitätsbeamten behufs Desinfection auf Deck geschafft werden — eine Maassregel, der wir uns zu fügen hatten.

Endlich am Nachmittag des 17. kamen wir in NewYork an.

Ich hatte schon so vieles gehört über die Zollplackereien, womit der europäische Ankömmling bei Ankunft in NewYork behelligt wird, dass ich mich angenehm überrascht sah, als im Gegentheil die Gepäckvisitation so rasch und glimpflich ablief.

XII. Reisen in Nordamerika.

Ein Rundgang durch NewYork. — Der Broadway. — Die Elevated Railway. — Fahrt auf dem Hudson nach Cornwall. — Ausflug an den Niagara-Fall. — Von NewYork über Panama nach San Francisco. — Colon. — Die Panama-Bahn. — Stadt Panama. — San José de Guatemala. — Acapulco. — Ankunft in San Francisco. — Das Palace-Hôtel. — Market-, Kearney- & Montgomery Street. — Die Chinesenstadt. — Woodward's Garten. — Leben in San Francisco. — Klima. — Schiffsverkehr. — Abstecher nach Vallejo. — Reise in's Yosemite-Thal, Californien. — Die „Big Trees". — Mit der Pacific-Bahn nach NewYork. — Von Lathrop bis Ogden. — Sacramento. — Ein Besuch bei den Mormonen. — Salt Lake City. — Der Grosse Salzsee. — Pacificbahn-Leben. — Durch die Rocky Mountains. — Cheyenne. — Omaha. — Chicago. — Das Palmer House. — Der Union Stock Yard. — Fahrt durch die Alleghanies. — Philadelphia. — Der Fairmount-Park. — Letzte Tage in Amerika. — Mit der „Nevada" nach Liverpool. — Glückliche Heimkehr.

Die Einfahrt in den Hafen von NewYork, den grössten in der Welt, macht Einem in der That einen imposanten Eindruck. Jede Dampferlinie hat ihren eigenen Pier.

Eine ausführliche Schilderung von NewYork mag mir erspart sein, da die Stadt zur Genüge aus Reisebüchern und Beschreibungen bekannt ist, ich verweise z. B. auf das anziehende Werk von Hesse-Wartegg. Ich will hier blos meine Erlebnisse in Kürze mittheilen.

Nachdem ich mit meinem deutschen Freunde die ersten paar Tage in einem kleinen Hôtel am Broadway logirt hatte, zog ich nach dessen Abreise, dem Rathe eines

NewYorker Bekannten folgend, in das Glenham Hôtel. Es ist dieses ein ruhiger, comfortabler Gasthof, ein sog. Family Hotel in Fifth Avenue zwischen der 21. und 22. Strasse.

Die Gasthöfe in den Vereinigten Staaten zerfallen in:

1. Hôtels on American Plan
2. „ „ European Plan
3. „ „ American and European Plan.

Unter erstern, den häufigsten, versteht man die Hôtels, in welchen ein fixer Preis für Board und Lodging zusammen bezahlt wird, variirend von 3—5 Dollars pr. Tag, je nach dem Zimmer. Der Preis ist der gleiche, ob man an allen oder nur an einigen Mahlzeiten theilnimmt, ob man viel oder wenig isst: ein bestimmter Preis ohne all' die auf europäischen Hôtelrechnungen figurirenden Extras... In den Hôtels „on European Plan", z. B. Glenham Hôtel, kann man das Zimmer miethen und essen wo es Einem beliebt, entweder in dem zum Hôtel gehörigen Restaurant oder auswärts (à la carte); man bezahlt einfach sein Zimmer (1—3 Dollars pr. Tag) und damit basta. Die Hôtels der angeführten dritten Categorie vereinigen beide Modi und passen also für jeden Geschmack.

Die ersten Gasthöfe von NewYork sind nach American Plan geführt, z. B.:

Windsor	4	Dollars	pr.	Tag
Fifth Avenue . . .	4	„	„	„
Grand Central . . .	3	„	„	„
St. Nicholas	3	„	„	„
Sturtevant House	$2^1/_2$—3	„	„	„

und andere.

Der Broadway, wo sich aller Verkehr von NewYork concentrirt, durchschneidet die Stadt von Süd nach Nord, von der Battery bis zum Central Park. Eine unermessliche Reihe von Fuhrwerken aller Art, Fiaker, Stages (Omnibusse), Karren etc. bewegt sich vom frühen Morgen bis zum späten Abend auf dem Broadway, und eine dichte Menschenmenge wogt auf und nieder; Alles jagt in fieberhafter Eile an einander vorbei. — In den Avenues laufen die „Elevated Railroads“ oder Pfeilereisenbahnen, deren Geleise in der Höhe des ersten Stockwerkes der Häuser auf eisernen Pfeilern ruhend gelegt sind, und welche die Reisenden vom Hafenquartier bis in die Vorstädte nach Harlem etc. befördern. Der einheitliche Preis auf der „Elevated“ beträgt 5 oder 10 Cents; es gibt nur eine Wagenclasse.

NewYork ist nicht eine Stadt, in der man sich wie in Paris oder London monatelang des Vergnügens halber aufhält, sondern es ist durch und durch Handelsstadt. Es hat nicht die geschichtliche Vergangenheit wie die grossen Städte Europa's, daher fehlen ihm auch die Sammlungen, Gemäldegallerien etc. Dagegen sind die Yankees die Ersten punkto Erfindungen und wissen solche rasch und zu ihrem Vortheile auszubeuten, so kam — um ein Beispiel anzuführen — elektrische Beleuchtung*) zuerst in Amerika auf. Auch die Elevated Railway ist bis jetzt einzig in NewYork eingeführt.

Es gab für mich alle Tage etwas Neues zu sehen: Central Park, Aquarium, Fahrt auf der „Elevated“, Ausflug per Dampfer nach den Seebädern von Manhattan- und Rockaway Beach, Besuch von Hoboken, von wo

*) Erfinder: Frank Edison.

die Bremerdampfer abgehen, Brooklyn, Greenwood Cemetery etc. — dies Alles habe ich gesehen. Man braucht nicht einmal so weit zu gehen, um des Interessanten viel zu sehen: es genügt ein Spaziergang den Broadway hinunter bis zum neuen Postgebäude, oder an den Palästen des NewYork Herald und der andern grossen NewYorker Zeitungen vorbei nach Wall Street, der Banquierstrasse, und nach der Börse oder nach Bowery und den Avenues, wo die Kleinhändler und der Bürgerstand ihren Sitz haben; ein Blick in die grossen Dry Goods Stores und auf die geräumigen Squares.

Von Herrn .... wurde ich in den Union Club (Cor. 5. Ave. and 21. St.) eingeführt, was mir sehr angenehm war, da ich mich nach der Abreise meines Compagnon von Mexico etwas einsam und verlassen fühlte. Der Union Club ist auf's Prächtigste eingerichtet; man findet dort alle möglichen Zeitungen, Billard- und Smoking-Room, gute Küche etc.

Eines Abends, als ich im Concertsaal von Koster und Bial (23. Strasse W.) sass, traf ich unverhoffter Weise einen Basler, Hrn. L. an. Wir machten zusammen den Ausflug an Bord des Schnelldampfers „Mary Powell“, der, beiläufig gesagt, 20 Miles pr. Stunde zurücklegt, auf dem Hudson nach Cornwall, bestiegen den Stormking und besuchten West Point, wo sich die U. S. Militärakademie befindet; es ist das eine sehr lohnende Tour.

So kam der vierte Juli heran, der grosse „Independence Day“, welcher als Gedenktag der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten alle Jahre festlich begangen wird. In NewYork ist diese Feier, wobei sich gewöhnlich eine ungeheure Volksmenge in den Strassen zusammendrängt, und bei der in dieser Jahreszeit herr-

schenden ausserordentlichen Hitze nicht gerade eine angenehme. Wer kann, flüchtet sich daher an jenem Tage auf's Land. So machten auch wir es; unser Ziel war der Niagara-Fall.

Niagara: Es führen von NewYork zwei Routen dahin: 1) die NewYork Central- and Hudson River-Bahn; 2) die Erie-Bahn. Auf ersterer Route beträgt die Distanz NewYork-Niagara Falls 449 Miles, auf letzterer 442 Miles.

Wir fuhren Morgens 10 Uhr 30 Min. per Express der N. Y. C. & H. R. R. ab und kamen Nachts 1 Uhr in Niagara Falls an, wo wir im Spencer House abstiegen. So früh als möglich brachen wir am nächsten Morgen auf, um die verschiedenen interessanten Stellen, die man sehen muss, in Augenschein zu nehmen. Der Niagara-Fall, resp. -Fluss bildet bekanntlich die Verbindung zwischen dem Erie- und dem Ontario-See. Es sind zwei Fälle: 1) der American Fall auf dem amerikanischen Ufer; Fallhöhe 164 engl. Fuss, Breite über 1100 Fuss; 2) der Horseshoe- oder Canadian Fall auf dem canadischen Ufer; Fallhöhe 158 Fuss, Breite 2200 Fuss.

Wir besuchten zuerst den Whirlpool und die Whirlpool Rapids (Strudel). Im Jahr 1861 unternahm ein Amerikaner das tolle Wagniss, mit einem kleinen Dampfer, der „Maiden of the Mist“, durch diesen Strudel zu fahren, was auch gelang; die drei an Bord befindlichen Leute kamen heil davon, auch das Schiff blieb unversehrt bis auf den Verlust des Dampfrohrs. Wenn man den wilden, tosenden Strudel sieht, so scheint Einem eine That, wie die eben geschilderte, fast übermenschlich. *)

*) Der bekannte Capitän Webb, der s. Z. über den Canal schwamm, ist beim Versuch, den Niagara-Strudel ebenfalls zu durchschwimmen, um's Leben gekommen, 24. Juli 1883.

Betäubend und grossartig zugleich ist der Effect, wenn man sich unter den American Fall begibt zum Besuch der sog. „Cave of the Winds“, was wir ebenfalls ausführten. Ein Führer geht voran, ihm folgen Alle, von Kopf bis zu Fuss in Mackintosh-Gewänder gehüllt. Der Wasserschwall ist so stark, dass es Einem schon vom blossen Hinaufschauen zum Fall ganz schwindlig wird.

Hierauf fuhren wir über die neue, 1300 Fuss lange Brücke (New Suspension Bridge), welche im Jahre 1869 eröffnet wurde, auf die canadische Seite hinüber, um den Horseshoe Fall in der Nähe zu betrachten. Beide Fälle, sowohl der amerikanische als der canadische, machen einen grossartigen Eindruck und es hält schwer zu sagen, welcher von beiden mehr imponire. Eine Naturmerkwürdigkeit auf der canadischen Seite ist der „Burning-Spring“, eineSchwefel- und Magnesia-haltige Quelle, welche angezündet, eine bläuliche Flamme aussendet. Um das Phänomen recht effectvoll zu machen, hat man um den brennenden Quell einen dunkeln Raum hergerichtet.

Ebenfalls sehr interessant und sehenswerth ist das Museum, welches eine Menge Curiositäten, Mineralien, Fische, Vögel u. A. enthält. Man kann sich da hübsche Photographien, sowie kleine von den Indianern gefertigte Gegenstände, Steine vom Niagara etc. kaufen. Sonderbar ist der Umstand, dass die schönsten Photographien und Specialitäten vom Niagara auf der canadischen Seite in weit grösserer und besserer Auswahl käuflich sind, als auf der amerikanischen Seite; wer sich nun solche „Niagara-Specialities“ anschafft, ist genöthigt, dieselben bei Rückkehr in's Unionsgebiet zu verzollen — die Beamten lassen zwar auch mit sich reden und in der Regel arrangirt sich die Sache „à l'amiable“.

Nachmittags spazierten wir nach Goat Island, von wo aus man die schönste Aussicht auf die Fälle geniesst. — Abends besuchten wir den Prospect Park. — Nachts wurde uns das seltene Schauspiel zu Theil, die Fälle durch elektrisches Licht beleuchtet zu sehen.

Den 6. Juli gleich nach dem Frühstück fuhren L. und ich nach dem Brock's Monument, Denkmal, das zu Ehren des im Jahr 1812 dort gefallenen General Brock errichtet wurde. Man steigt eine 250 Stufen zählende Wendeltreppe zur Plattform hinauf, wo das Standbild des General Isaac Brock aufgestellt ist. Das Monument hat eine Gesammthöhe von 185 engl. Fuss und besteht aus massivem Granit. Nach der anstrengenden Steigung wird man oben auf der Terrasse durch eine prachtvolle Aussicht auf den Lake Ontario und den sich in denselben ergiessenden Niagara belohnt; bei ganz klarem Wetter soll man sogar die Stadt Toronto sehen können, was an jenem Tage aber nicht der Fall war. — Brock's Monument liegt auf der canadischen Seite, acht engl. Meilen von Spencer House entfernt.

Nach diesen zwei genussreichen, aber nicht eben billigen Tagen am Niagara reisten wir am 6. Nachmittags per Erie-Bahn via East Buffalo und Jersey City nach NewYork zurück.

Am 10. Juli verliess ich NewYork, um die Reise nach San Francisco anzutreten. Ich beabsichtigte, für die Hinreise den Seeweg via Isthmus von Panama zu nehmen und mit der Pacific-Eisenbahn via Ogden, Omaha und Chicago nach NewYork zurückzukehren.

Ich schiffte mich an Bord des Dampfers „Crescent

City" der Pacific Mail Steamsh. Compy. ein, welcher am Nachmittag des 10. nach seiner Bestimmung Colon am Isthmus von Panama in See ging. Nach einer sehr schnellen und günstigen Fahrt, während welcher nichts von Belang vorfiel, kamen wir am Abend des 18. in Colon an.

Colon, auch Aspinwall genannt, ist ein wichtiger Platz für den Transithandel und den Passagierverkehr nach Central- und Südamerika, zugleich Freihafen, im Uebrigen aber eine unansehnliche Stadt von einigen tausend Einwohnern.

Von NewYork aus waren wir ungefähr ein Dutzend Passagiere gewesen, und unter diesen hatte ich mit dem Engländer F. M. Evelyn, der ebenfalls nach San Francisco reiste, nähere Bekanntschaft geschlossen. E. und ich fuhren am Morgen des 19. mit dem ersten Zug, d. h. um 7 Uhr, nach Panama. Dort sollten wir auf den Dampfer „South Carolina" transbordiren, welcher im Anschluss an den „Crescent City" noch am gleichen Abend nach San Francisco abgehen sollte.

Die Strecke Colon-Panama (Länge 47 engl. Meilen) wird per Eisenbahn in 3½—4 Stunden zurückgelegt. Es verkehren täglich zwei Züge.

Die Panama-Bahn, seit 1855 in Betrieb, ist in den Händen einer amerikanischen Gesellschaft, welche dafür sorgt, dass man nicht zu billig wegkomme: das Billet kostet 25 Dollars amerik. Gold oder £ 5 in englischer Währung, was wohl im Verhältniss zu ihrer Dauer die theuerste Eisenbahnfahrt auf der ganzen Welt sein dürfte! (60 Centimes pr. Minute). Einzig die Localbewohner von Colon und Panama geniessen das Privilegium, eine weniger exorbitante Taxe zu bezahlen. Das Dienstpersonal der Panama-Bahn besteht aus lauter Yankees.

Die Isthmusbahn folgt dem Chagres-Fluss und läuft buchstäblich durch den Urwald; zu beiden Seiten entfaltet sich die üppigste Vegetation, aber dieses kleine Stückchen Land, welches die beiden Oceane trennt,*) ist eines der ungesundesten in Südamerika. Tausende von Menschenleben hat der Bau der Panama-Eisenbahn gekostet. Es liegen einige Stationen und Dörfer an der Linie, welche ausschliesslich von Negern, Mestizen und Chinesen bewohnt sind; Weisse sieht man keine. In Colon sowohl als in Panama laufen die Züge bis an den Wharf (hölzernen Quai), so dass die Reisenden direct vom Waggon auf's Schiff übersteigen können. In Panama ist der Wharf militärisch besetzt, um, wie man mir sagte, etwaige Diebstähle von Gepäck und Fracht zu verhüten.

Wir begaben uns in's Grand Hôtel, grosser, comfortabel eingerichteter und mit Gas erleuchteter Gasthof auf der Plaza Mayor, der seitdem (1881) von der Lesseps'schen Canalgesellschaft für 250,000 Dollars angekauft worden ist.

Es leben viele Amerikaner hier; man hört ebenso viel oder mehr englisch sprechen als spanisch.

Das Klima von Panama gilt für gesünder als das von Colon. Die Regenzeit dauert am Isthmus von Mitte Mai bis Ende November, mit Unterbrechung des Juli (veranito). Fieber und Ruhr grassiren in den nassen Monaten. Die Temperatur schwankt während der Trockenzeit zwischen 16 und 28° R., während der Regenzeit zwischen 19 und 24° R.

---

*) Als ich im Januar 1881 den Isthmus zum zweiten Mal passirte, waren eben die französischen Ingenieure eingetroffen, um mit den Vorarbeiten am Panama-Canal-Bau zu beginnen. Man glaubt, der Canal werde bis zum Jahre 1888, vielleicht schon anno 1887 vollendet sein.

Panama wurde im März 1878 durch eine Feuersbrunst verheert, und am 7. September 1882 richtete ein Erdbeben beträchtlichen Schaden an: die Kathedrale und das Rathhaus haben besonders stark gelitten. Anlässlich dieses Erdbebens hegt man ernstliche Besorgnisse für den Bestand des Canals bei eventuellen späteren derartigen Katastrophen.

Wir hatten Zeit und Musse, uns in der Stadt umzusehen und kauften uns Beide ächte Panama-Hüte. Es knüpft sich hieran eine tragische Geschichte: nämlich einige Tage später zur See hatte mein Freund das Pech, dass ihm sein schöner Sombrero unversehens vom Wind entrissen wurde — Ade! —

Panama (spanische Schreibweise: Panamá) ist kein billiger Platz. Besonders überfordernd, d. h. wenn man nicht vorher accordirt, sind die Gepäckträger und Bootsleute. Im Grand Hôtel bezahlt man als Pensionspreis pr. Tag 3 Sols (ca. 12 Fr.). — Die Geldwährung auf dem Isthmus ist die columbianische; es circuliren ausserdem viele peruanische, amerikanische und englische Münzen. Auf dem amerikanischen Gold war 1879 ein Agio von 15 %, auf dem amerikanischen Papiergeld von 11 %. Der amerikanische Silberdollar ist in Colon und Panama dem peruanischen Sol equivalent.

Mit dem 5 Uhr Zug langten die übrigen, ebenfalls mit uns nach San Francisco reisenden Passagiere des „Crescent City“ an. Unmittelbar darauf schifften wir uns an Bord des „South Carolina“ ein. Die grossen Dampfer der Pacific Mail Steamsh.- und der Pacific Steam Navig. Compy. bleiben auf einige Meilen Distanz von Panama bei Taboga Island vor Anker, da der wenig tiefe Hafen eine grössere Annäherung nicht zulässt. Passagiere, Gepäck und Fracht

werden auf Kosten der betreffenden Schiffsgesellschaft mittelst eines kleinen Remorqueur auf den Dampfer befördert; die Fahrt dauert eine Stunde.

Eine drollige Scene spielte sich ab, als wir am „South Carolina" ankamen. Um an Bord zu gelangen, mussten wir vom Remorqueur über eine Barke hinüberschreiten, die an der Langseite des Dampfers lag und von der aus ein Brückchen auf Deck hinaufführte. Nun war aber Niemand da, um unser Handgepäck hinüberzutragen. Jeder musste das seine selbst mitnehmen. Zeit war keine zu verlieren. Unter den Passagieren befand sich eine Französin, welche so viele Stücke Gepäck hatte, dass sie unmöglich Alles eigenhändig schleppen konnte; rathlos sah sie sich nach Beistand um. Wir erbarmten uns ihrer, luden auf von ihren Sachen, was wir sammt den unsrigen tragen konnten, und stiegen an Bord des „South Carolina". Indess stand die betreffende Dame, noch immer unschlüssig, was sie weiters thun solle, inmitten ihrer übrigen immer noch zahlreichen Collis, als der wachthabende Officier, ungeduldig und in der Meinung befangen, es seien alle Passagiere an Bord, Ordre gab, die Brücke zurückzuziehen. Das geschah. Was that nun unsere Heldin? Sie ergriff flugs Hutschachteln, Mäntel, Decken, Schirme etc., warf Sämmtliches in buntem Durcheinander auf's Verdeck des Schiffs hinunter, sprang sodann selbst mit kühnem Satze von der nicht unbeträchtlichen Höhe hinab auf's Deck, wo ein Neger sie in seinen Armen auffing! Wir mussten uns ob diesem ergötzlichen Anblick fast krank lachen. Ihr sei es gar nicht so heiter zu Muthe gewesen, sagte die Dame, denn während des „Salto mortale" seien etliche von ihren kostbaren Toilettegegenständen in's Wasser gefallen.

Wir sind nur vier Passagiere erster Classe und können es uns somit bequem machen — die besten Cajüten stehen zu unserer Verfügung. Capitän und Officiere wetteifern in Zuvorkommenheit und Gefälligkeit; bei Tisch sind wir fürstlich bedient — Jeder von uns hat seinen eigenen Waiter.

Still und einförmig verstrichen die ersten Tage unserer Reise. Das Wetter war andauernd schön, die Hitze gross und die See spiegelglatt. — Die Küste der centralamerikanischen Staaten Costa Rica, Nicaragua, Honduras, San Salvador und Guatemala, der wir auf Sehweite entlang fuhren, ist durchweg gebirgig; San Salvador besonders weist prächtige Bergformationen auf.

Den 23. Juli befanden wir uns auf der Höhe von La Libertad, Hafen in San Salvador, dessen Umrisse mittelst des Fernglases wahrnehmbar waren.

Den folgenden Morgen ankerten wir auf der Rhede von San José de Guatemala, Haupthafen der Republik Guatemala. Es ist ein heisser, ungesunder, aus einigen halb zerfallenen Hütten bestehender Ort, lediglich von Bedeutung als Stapelplatz der Waaren von und nach dem Innern. Der Guatemala-Kaffee kommt hier zur Verladung; unser Dampfer hatte davon 200 Sack einzunehmen, was den ganzen Tag in Anspruch nahm. Ein Pier ist in S. José de G. in die See hinausgebaut, da die Brandung sehr stark ist. Der Handel concentrirt sich auf die Hauptstadt Guatemala (la Nueva), welche etwa 20 Meilen von der Küste entfernt im Innern liegt und bei ihrer hohen Lage (1700 M. ü. M.) ein gesundes, angenehmes Klima haben soll.

Nicht ein einziger Passagier schiffte sich hier an Bord des „South Carolina“ ein.

Den 25. steuerten wir mehr in die offene See hinaus und konnten daher nur undeutlich den Vulkan von Soconusco im mexicanischen Staat Chiapas erkennen. — Die Hitze nimmt von Tag zu Tag zu; Nachts zeigt das Thermometer noch 23° R.

26. Juli. Wir halten uns heute wiederum sehr nahe der Küste, den mexicanischen Staaten Oaxaca und Guerrero. — Eine Menge Schildkröten schwimmen im Wasser herum.

27. Juli. Acapulco.

Die Lage des Hafens von Acapulco ist sehr schön; er ist so vollständig von Hügeln umschlossen, dass man gar keinen Ausgang sieht und sich an einem See wähnen könnte. Infolge dieser eigenthümlichen Lage sind die im innern Hafen liegenden Schiffe zwar vor jedem Sturm gesichert, aber auch jede Brise ist ausgeschlossen und es herrscht demnach eine Hitze zum Ersticken. Acapulco ist auch als einer der heissesten Orte bekannt. Glühende Strahlen entsendet die Sonne auf das schattenlose Städtchen und seine 5000 mulattenfarbigen Bewohner. Damals im Juli war die Regenzeit. Das Wetter ist des Tags über hell; Abends entladet sich regelmässig ein Gewitter, doch ohne Kühlung zu bringen, denn Nachts bleibt die Temperatur noch zwischen 23 und 25° R. Trotz der starken Hitze soll nach Aussage der Einheimischen der Aufenthalt nicht ungesund sein und weiss man nichts von Vomito (gelbem Fieber), wie in Vera Cruz. — Der Pharol (Leuchtthurm) befindet sich auf einer Anhöhe, am Eingang der Bai. Das Fort und eine alte Kirche liegen ausserhalb der Stadt.

In Acapulco ist eine Kohlenstation für die Pacific-Dampfer errichtet. Im Hafen lagen ausser uns noch

ein stattlicher amerikanischer Dreimaster und der zwischen Acapulco und Panama cursirende kleine Dampfer „Costa Rica" der Pacific Mail Steamship Company.

Die Entfernung vom Dampfer an's Land beträgt mit kleinem Boot eine Viertelstunde (Taxe 25 Cents). Evelyn und ich begaben uns sofort nach der Stadt. Mein Freund hatte verschiedene Einkäufe zu machen und da er nicht spanisch sprach, musste ich Dolmetschersdienste leisten. Die Häuser des Städtchens sind sämmtlich niedrig, haben Verandahs und Ziegeldächer. Die Strassen sind gut gepflastert. Wir besuchten unter Anderm die Markthalle. Die Acapulcaner sind sehr höflich, aber träge. Wie könnte es bei solch einem erschlaffenden Klima wohl anders sein? — Von Ausländern wohnen hier nur wenige Engländer, Deutsche und Amerikaner; die beiden letztern Nationen haben Consulate hier. Eine „dicke" Französin hält das Louisiana Hôtel; wir trafen sie gemüthlich eine Cigarre rauchend an. Wie ich hörte, waren die beiden Franzosen, die ich s. Z. in Mexico getroffen hatte, glücklich und ohne ausgeraubt worden zu sein, von Mexico über Land in Acapulco angelangt und nach San Francisco weitergereist.

Abends halb sechs Uhr fuhren wir wieder ab. Wir hatten den Hafen kaum verlassen, als ein heftiges Gewitter ausbrach. — Wir kreuzten den auf der Fahrt von San Francisco nach Panama begriffenen Dampfer „City of Panama".

2. August. Je nördlicher wir kommen, desto kühler wird die Luft, und das Sitzen auf Verdeck nach Einbruch der Nacht, noch vor wenigen Tagen so erfrischend und angenehm, wird nachgerade unbehaglich. Schwärme

von Albatrossen (weissen Möven) umkreisen das Schiff, fliegen über Deck hin oder setzen sich auf der vom Kiel gefurchten Linie im Wasser nieder; es sind ihrer so viele, dass man sie buchstäblich mit Händen greifen kann.

Am 4. August passirten wir mit Backbord die Insel San Nicolas, die ungefähr 34° n. Br. liegt. In der Nacht vom 4./5. erhob sich ein starker Sturm, „a stiff blow“ wie die Seeleute sagten, wodurch der „South Carolina“ in fürchterliches Schwanken versetzt wurde. Der darauffolgende Morgen war trübe und kalt.

In Californien.

6. August. Wir nähern uns San Francisco. Nachmittags nehmen wir den Lootsen an Bord und um 5 Uhr fahren wir durch das „Golden Gate“ in den Hafen von San Francisco ein. Wir vertrauen unser Gepäck einem Baggage-Man der Pacific Transfer Company an und begeben uns in's Palace Hôtel.

Palace Hôtel in Market Street, Ecke von New Montgomery Street, trägt mit Recht seinen Namen. Dieser sieben Stockwerk hohe, mit einem Kostenaufwand von 3½ Millionen Dollars fast ganz aus Stein und Eisen erbaute Palast enthält etwa 900 Zimmer — er soll der grösste Gasthof sein, der überhaupt existirt, und kann an 1200 Gäste beherbergen. Das Hôtel wird nach American- und European Plan geführt. Nach American Plan bezahlt man 3—4½ Dollars pr. Tag. Ich hatte ein Zimmer im dritten Stock à 1½ Dollars pr. Tag; dasselbe mündete auf einen geräumigen Corridor aus. Einen grossartigen Anblick gewährt es, von den obern Gallerien,

welche auf Säulen von weissem Marmor ruhen, in den innern Hof hinabzuschauen, in den das Hauptportal einführt. Der mit einem Glasdach gedeckte Hof, zugleich Throughfare d. h. öffentlicher Durchgang, ist mit elektrischem Licht beleuchtet und mit Tropenpflanzen geschmückt. Jeder Gast des Palace hat sein eigenes Fach im Bureau des Hôtels im Erdgeschoss, worin die Briefe, Packete, Zimmerschlüssel und dgl. gethan werden. — Die Apartments sind luxuriös ausgestattet mit Teppichen, Gas, kaltem und warmem Wasser, so viel man will, enthalten Parlor, Bed- und Dressing-Room, oft auch ein besonderes Badecabinet. Im Basement (Erdgeschoss) befinden sich eine Restauration nebst Bar*), das Bureau der Western Union Telegraph Company, ein Postoffice, ein Mercerie- und Schneidergeschäft, sowie Railway-Ticket-Office, Barbierstube, Bäder, Stiefelputzer — kurz Alles, was man sich nur wünschen mag. Auf jedem Stockwerk ist der American District-Telegraph; man kann telegraphisch einen Boten oder Commissionär requiriren. — Zwei Elevators (Aufzüge) sind Tag und Nacht ununterbrochen in Bewegung. — Die Dienerschaft des Palace Hôtels besteht fast ausschliesslich aus Schwarzen, während einige hundert Chinesen in Küche und Waschanstalt beschäftigt sind.

An Grösse und Schönheit rivalisiren mit ebengenanntem Gasthof das Grand Hôtel, welches ihm gegenüberliegt und kürzlich (1882) mit demselben durch eine

*) Bar ist ein typisch englisch-amerikanischer Ausdruck und bedeutet sowohl ein Schenklocal als auch den Tisch selbst, an dem die Getränke verabreicht und getrunken werden. In England und Amerika nämlich ist es Sitte, den oder die „Drinks" stehend und in möglichster Hast zu nehmen — ein gemüthliches Zusammensitzen wie bei uns kennt man dort wenig. —

Brücke über die Strasse soll verbunden worden sein, ferner das Baldwin Hôtel in Market Street, welches noch luxuriöser eingerichtet sein soll als das Palace, das Occidental Hôtel in Montgomery Street und andere „first class hotels“.

Market- und Montgomery Street sind die Hauptstrassen von San Francisco; die erstere durchschneidet die Stadt in schräger Richtung. In Montgomery Street, dem fashionablen Quartier, sowie in Pine- und Sansom Street befinden sich die grossen Banken und wichtigsten Geschäftshäuser. Man sieht da wahre Paläste: die Nevada Bank, die Bank of California, die Stock Exchange (Minenbörse) in Pine Street. Die schönsten Magazine liegen in Market-, Kearney- und Montgomery Street. In vielen Strassen, sogar in Market Street, sind die Trottoirs aus Holzplanken, in einigen wenigen aus Asphalt. — Vom Geschäftsquartier in der untern Stadt führt eine erst kürzlich in San Francisco eingeführte neue Art Drathseilbahn (unterirdisches durch Dampf getriebenes Stahlkabel) die steilen Hügel von Clay- und California Street hinauf; die Waggons laufen bergauf und bergab gleich schnell und halten nur an den Strassenkreuzungen. Auf dieser Fahrt bekommt man reizende Villen zu sehen. Die hübschesten Privathäuser, die zwar meistens aus Holz erbaut sind, liegen auf Clay Street Hill, Pine Street Hill, Bush Street etc.

Ein interessanter Gang, den Niemand, der nach San Francisco kommt, versäumen sollte, ist der Besuch von China Town, so heisst der ausschliesslich von der chinesischen Bevölkerung bewohnte Stadttheil, umfassend Sacramento-, Commercial-, Dupont-, Pacific- und Jackson Street. — Wir liessen uns der Sicherheit halben von einem

Detective begleiten. Es ist erstaunlich, in welchem Häuserlabyrinth die Söhne des himmlischen Reiches zusammengeschachtelt sind, sie wohnen in finstern Häusern, welche in engen, schmutzigen Strassen liegen, wie die Häringe auf einander ohne Luft, noch Licht. Aber auch schöne, nach chinesischem Geschmack eingerichtete Caféhäuser findet man in China Town. — Die berüchtigten Opium-Dens und Gambling-Houses (Opiumhäuser und Spielhöllen) waren zur Zeit unseres Besuches, resp. am Nachmittag völlig leer. — Wir besuchten auch einen chinesischen Tempel und eine Pagode.

Es leben etwa 20,000 Chinesen in San Francisco, welche ihren Unterhalt als Gärtner, Spezereihändler, Leinenwäscher u. s. w. verdienen. Unter ihnen gibt es wohlhabende Kaufleute, die sich ihr Vermögen im Theehandel erworben haben. Immerhin sind die Chinesen den Amerikanern, als deren gefürchtete Concurrenten, ein steter Dorn im Auge, da sie wegen ihrer beispiellosen Sparsamkeit und Genügsamkeit die Arbeitslöhne so sehr herabgedrückt haben.

In der Nähe der Stadt, eine halbe Stunde per Tramway, liegt Woodward's Garten, eine grosse Privatanlage, die aber gegen ein Eintrittsgeld von 25 Cents dem Publicum geöffnet ist. Wir besuchten diesen Park und wohnten der Fütterung der Seelöwen bei. Ein Aquarium, eine Menagerie, hübsche Spazierwege, Tropengewächse etc. finden sich daselbst vor.

Von den Theatern besuchte ich das Baldwin- und das California Theater; in letzterem spielte Aimée's französische Operettentruppe. Im Tivoli, einem Concertsaal, wurde „H. M. S. Pinafore“ („der Seecadet“) aufge-

führt, der in Europa s. Z. so Furore machte und auch hier in San Francisco allabendlich das Haus füllte.

Man trifft in San Francisco eine unverhältnissmässig grosse Zahl von sog. „Eating-Houses“, „Lager-Beer-Saloons“ und Cafés (Bars); viele Restaurants sind Tag und Nacht offen. Manche Familien wohnen in Lodgings und nehmen ihre Mahlzeiten in einem der Eating-Houses.

Von der früher erwähnten französischen Dame, Passagier an Bord des „South Carolina“, die mehrere Jahre in San Francisco zugebracht, hatte ich allerhand haarsträubende Einzelheiten aus dem dortigen Leben und Treiben gehört. So berichtete sie u. A., es sei ihr einmal ein grosses Packet Kleidungsstücke gestohlen und vor ihren Augen in aller Ruhe fortgetragen worden. — Zuweilen ereigne es sich, dass Stadthäuser im Sommer, während deren Eigenthümer auf dem Lande wohnen, vollständig ausgeplündert würden. — Wenn man z. B. auf einer Bank Geld hole, sagte sie, so müsse man wohl aufpassen, dass man es sicher berge, sonst könne man dessen leicht verlustig gehen. Die Diebe postirten sich nämlich mit Vorliebe an den Ausgängen der Banken, oder lugten durch's vergitterte Fenster hinein, um sich ihr Opfer auszusuchen. — Die „Hoodlums“ (Taugenichtse von San Francisco) hätten es auf die Fremden besonders abgesehen. Sie halten sich in jedem Café auf, stehen an der Bar, und wenn ein Fremder kommt, nähern sie sich ihm, knüpfen ein Gespräch mit ihm an und laden ihn zu einem „Drink“ ein. Ehe der nichts Böses Ahnende sich dessen versieht, wird schnell ein Pulver in sein Glas gestreut, welches nicht verfehlt, seine betäubende Wirkung sofort nach dem Genuss des Drink auszuüben: der Betreffende wird schlaftrunken, und nun geht es an seine

Taschen. Will er sich, d. h. wenn er noch Kraft und Geistesgegenwart genug besitzt, zur Wehr setzen, so tauchen plötzlich wie Pilze aus der Erde, ein Dutzend Helfershelfer des Hoodlum auf und nehmen Partei für ihren Kameraden.

Derlei Abenteuer habe ich nun keine erlebt, will auch nicht deren Authenticität verbürgen, sondern erzähle hier blos, was ich vernommen habe. — Ich bemerke übrigens, dass ich des Abends nie allein, sondern stets in Gesellschaft meines Reisegefährten Evelyn ausging, und da wir englisch miteinander sprachen, so mag man uns wohl Beide für Yankees gehalten haben; wir blieben wenigstens — und das war die Hauptsache — stets unbehelligt.

San Francisco, 37° 48′ N. und 120° 27′ W. G., oder „Frisco“ wie es kurzweg genannt wird, erst vor 44 Jahren unter dem Namen „Yuba buena“ gegründet, zählt heute schon über 200,000 Einwohner. Die erste Goldentdeckung fällt auf den 19. Januar 1849.

Alle geschäftlichen Transactionen werden mit grosser Promptität und darum nicht minderer Genauigkeit erledigt. In einigen Offices arbeiten weibliche Clerks (Angestellte).

Seit dem Jahr 1878 werden die Greenbacks auch in Californien an Zahlung genommen, aber man sieht deren wenige, es circuliren meistens California Gold Notes oder Gold und Silbermünzen (Coin). — In New York, z. B. in den Läden, wird lieber Papiergeld genommen als Gold, in San Francisco ist es umgekehrt. Vor 1878 konnte man im Westen die Greenbacks einzig für Zahlung von Eisenbahnbillets (bis San Francisco) und von Hôtelrechnungen (bis Salt Lake City) verwenden.

Während in den östlichen und mittlern Theilen der Vereinigten Staaten der Winter ein strenges Regiment führt, herrscht an der Pacific-Küste ein weit milderes und zugleich gleichmässiges Klima. Schnee fällt in San Francisco nie. Die dortige mittlere Jahrestemperatur beträgt 10° R., die des kältesten Monats (Januar) 7,8°, des wärmsten (September) 11,7°. Im August (zur Zeit meines Aufenthaltes) wird die Witterung durch die vorherrschenden scharfen Nordwestwinde so sehr abgekühlt, dass man Kaminfeuer macht und die Damen sich in Pelze hüllen! Man sucht mit Vorliebe die sonnige Seite der Strasse auf. Sonnige Wohnungen sind sehr begehrt und vermiethen sich daher zu guten Preisen. Morgens oder Nachts ohne Ueberzieher auszugehen ist nicht rathsam. Man sagte mir auch, dass infolge der starken Winde viele Leute an Schwerhörigkeit leiden. — Der Mangel an ausreichender Wärme macht, dass Unterhaltungen im Freien gänzlich fehlen; weder Biergärten sind hier, noch Gartenconcerte finden statt und dgl. mehr wie bei uns in Europa — von alledem gibt's in San Francisco nichts. — Ich kann nicht sagen, dass ich ein solches Klima eben idealisch finde.

Von San Francisco gehen folgende Dampferlinien aus:

1. die Pacific Mail Steamship Company:
   a) nach Yokohama und Hongkong;
   b) nach Panama und NewYork, mit Anlaufen in den verschiedenen centralamerikanischen und mexicanischen Häfen;
   c) nach Honolulu, Auckland und Sydney;
   d) nach Victoria, Port Townsend, Seattle und Tacoma.

2. die Occidental and Oriental Steamship Company:
nach Yokohama und Hongkong.
3. die Oregon Steamship Company und Pacific Coast Steamship Company:
nach Portland und Astoria (Oregon).

Ueber Sonntag 10. August machten Evelyn und ich einen Ausflug per Dampfschiff (Einsteigeort: foot of Market Street) nach dem auf der andern Seite der Bai gelegenen, 26 Miles von San Francisco entfernten Städtchen Vallejo. Der Dampfer war mit Excursionslustigen angefüllt. Für Unterhaltung an Bord während der vierstündigen Fahrt war auf mannigfache Weise gesorgt: eine Musikbande spielte zum Tanze auf, Hazardspiele wurden gemacht, eine gute Bar war vorhanden, Steam-Music etc. Die Frisco-Leute sind ein munteres, vergnügtes Völkchen; Alles verlief in der grössten Harmonie. In Vallejo, einer 5,000 Einwohner zählenden Stadt in dürrer, baumloser Gegend, wie sie dort ringsherum ist, blieben wir bis zum Abend; wir langweilten uns aber sehr, da überhaupt nicht viel zu sehen und das wenige Interessante am Sonntag unzugänglich war. Nachts waren wir wieder in San Francisco zurück.

Meine beschränkte Zeit gestattete mir leider nicht, das Cliff-House zu besuchen und die sich dort herumtummelnden Seelöwen zu sehen.

Nach dem Yosemite-Thal. Am 11. traf ich Anstalten zur Abreise und nahm Abschied von Freund Evelyn, der in San Francisco zurückblieb, um die nächste Dampfergelegenheit nach Sydney (Australien) abzuwarten.

Ich dagegen beabsichtigte, das Yosemite-Thal in der Sierra Nevada, eine der schönsten Gegenden Californiens, zu besuchen und hernach mit der Pacific-Bahn nach NewYork zu reisen.

Von San Francisco aus hat man die Wahl von vier verschiedenen Routen, um nach dem Yosemite-Thal zu gelangen.

	Distanz	
1. Big Oak Flat- und Calaveras-Route		
Eisenbahn bis Milton	133	Meilen*)
Milton bis Black's Hôtel im Yosemite-Thal via Calaveras Group (mit Wagen) . .	147	„
2. Coulterville-Route		
Eisenbahn bis Station Merced	151	„
Wagenfahrt bis in's Thal	92	„
3. Mariposa-Route		
Eisenbahn bis Station Merced	151	„
Wagenfahrt bis in's Thal via Mariposa und Clark's	89	„
4. Madera-Route (erst seit 1879 eröffnet)		
Eisenbahn bis Station Madera	173½	„
Wagenfahrt via Inspiration Point . . .	79	„

Ich entschied mich zur Madera-Route. Dieselbe bietet neben der kürzesten Wagenfahrt, wie aus Obigem ersichtlich, gegenüber den andern Routen den Vortheil, dass sie die geringste Steigung hat über der Yosemite-Thalsohle, welche selbst 4000 Fuss über dem Meer liegt. Ich bemerke, dass man nämlich, um in's Yosemite-Thal

*) Bei den Distanzen- und Höhenangaben sind stets die englischen Maasse verstanden.

zu gelangen, zuerst ca. 7500 Fuss ü. M. hinauf- und hernach wieder 3500 Fuss hinabsteigen muss.

Den 11. August Abends vier Uhr setzte ich mit der Oakland Ferry (Dampffähre) nach Oakland über, welches auf der San Francisco gegenüberliegenden, resp. östlichen Seite der Bai liegt, und woselbst sich die Einsteigstation der Pacific-Bahn nach NewYork und der südlichen Linie befindet. Ich bestieg den Arizona Express, welcher von Oakland Abends 4 Uhr 25 Min. abgeht und bis nach Fort Yuma, seit Mai 1879 bis Casa Grande in Arizona (Distanz von San Francisco 913 Miles) fährt. Mein Ziel war Madera, die 173 Miles südlich von San Francisco entfernte Station an der Southern Pacific-Linie. Von dort aus wird die Reise nach dem Yosemite Valley zu Wagen fortgesetzt. Um Mitternacht kommt man in Madera an, gerade nicht zur günstigsten Stunde, um ein Hôtel aufzusuchen; dieser Verlegenheit ist man jedoch enthoben, indem das in San Francisco gelöste Sleeping-Car-Billet Einen dazu berechtigt, bis zum nächsten Morgen ruhig im Waggon zu schlafen.

Früh am Morgen des 12. sass ich im sog. Kimball Wagon, einer offenen Eilkutsche, um nach dem Yosemite-Thal zu fahren. Die Reisegesellschaft bestand aus einer Familie aus NewYork und einem jungen Herrn von Boston. Bis zum Abend, da wir in Clark's Ranch, unserem vorläufigen Nachtquartier, ankamen, dauerte die heisse Fahrt, durch einen einzigen längern Halt in Fresno Flat, wo man das Mittagessen einnimmt, unterbrochen. Während der Fahrt wurde ich mit den Mitreisenden näher bekannt: es waren Mr. Niles, Advokat und Betriebsdirector der Union Pacific-Bahn, mit Frau und Nichte und der junge Hr. Ellis von Boston. Die Familie N. hiess Hrn.

E. und mich in freundlichster Weise, uns ihnen für die Tour anzuschliessen, was uns ganz recht war.

Bei Clark's Hôtel kommen die Mariposa- und Madera-Route wieder zusammen; man befindet sich dort fast auf dem gleichen Niveau mit dem Thal.

Den 13. Morgens 8 Uhr fuhren wir von Clark's ab. Der Weg führt durch die prachtvollsten Waldungen zum sog. „Inspiration Point". Von diesem Punkt aus hat man den ersten Blick in's Yosemite-Thal hinunter und auf die Yosemite-Alpen, deren eigenthümlich schroffe, starre Formen den Beschauer mit Bewunderung und Staunen erfüllen. Nachdem wir uns einige Zeit an der herrlichen Aussicht erfreut, setzten wir die Fahrt fort; jäh bergab ging's zu Thal, und um 1 Uhr Nachmittags hielten wir vor Black's Hôtel im Yosemite-Thal.

Das Yosemite Valley, welches erst im Jahre 1851 entdeckt wurde, liegt südöstlich von San Francisco, beinahe im Centrum Californiens, in der westlichen Kette der Sierra Nevada. Es ist 6 Meilen lang, ½—1 Meile breit und fast ganz eben. Seine Entfernung von San Francisco beträgt per Madera-Route rund 250 Meilen, nämlich:

San Francisco — Madera	(Eisenbahn) .	173	Meilen
Madera — Fresno Flat	. . . . . .	35	„
Fresno Flat — Clark's	(Wagen) .	20	„
Clark's — Black's	. . . . . .	23¾	„

Der Nachmittag wurde einer Spazierfahrt durch dieses merkwürdige Wald- und Felsenthal gewidmet, nach dem Bridal Veil-Wasserfall. Zur Rechten, von Black's ausgehend, erblickt man die Three Brothers, eine Gruppe von 3 Felszacken, welche einer hinter dem andern sich erheben — wie 3 Frösche sehen sie aus — der

höchste 3830 Fuss über Thal; daneben ragt der Koloss El Capitan 3300′ über Thal empor, ein ungeheurer, in's Thal vorspringender Granitfels mit einer kahlen, beinahe senkrechten Wand. Zur Linken, den Three Brothers gegenüber, erheben sich der Sentinel Rock (3043′), ferner der Cathedral Rock (2660′), unmittelbar daneben die Felsspitzen der Spires.

Der Bridal Veil-Fall auf der linken Thalseite hat ein Totalgefäll von 900′ (also ungefähr die Höhe des Staubbachs); ihm gegenüber befindet sich der Virgin's Tears-Fall (1000′). Jetzt, im August, dem californischen Hochsommer, hat der Bridal Veil-Fall wenig Wasser; nichtsdestoweniger ist dessen Anblick ein imposanter.

Das Thal wird durchströmt vom Merced River, einem klaren Gebirgsflüsschen, worin ergiebige Forellenfischerei getrieben wird. Ausser unzähligen kleinen Cascaden bildet der Merced zwei grosse Wasserfälle, den Nevada- und den Vernal-Fall. Ich werde später auf dieselben zu sprechen kommen. Der Fluss selbst fällt bis zur Thalsohle um 2000 Fuss.

Wenn man am Fuss des Sentinel Rock steht, so erblickt man den grössten Wasserfall des Thals, nämlich den Yosemite-Fall, welcher von einer Höhe von 2600′ herabstürzt; es ist jedoch nicht ein senkrechter Fall, sondern das Wasser stürzt in drei Abschnitten hinunter.

Ungefähr 2 Meilen oberhalb des Yosemite-Falls scheidet sich das Thal in drei sog. Cañons oder Schluchten: links (nordwestlich) das Tenaya Cañon, in welches der Tenaya Fork*) des Merced River strömt; in der Mitte das Hauptcañon des Merced-Flusses selbst und rechts das

*) Mit dem Ausdruck „Fork“ wird ein Zweigfluss bezeichnet.

südwestliche Cañon, in welches der South Fork oder Illilouette einfliesst.

Die im Yosemite Valley vorherrschenden Bäume sind Pechtannen, Fichten, Kiefern und Eichen, 125—150 Fuss hoch, die natürlich neben den gigantischen Felsen zwerghaft genug erscheinen!

Ueber der Landschaft, die uns Allen in hohem Maasse gefiel, wölbte sich der schönste blaue Himmel. Auf der Rückfahrt kamen wir bei einem Camp von Indianern, sog. Digger-Indians" vorbei und sahen in den Büschen eine Königsschlange (Kings Snake). Dieses Reptil ist von leuchtenden Farben, hellroth und braun, und soll die gefürchteten Klapperschlangen tödten; es wird deshalb „Rattle-Snake Killer" genannt. Vor dem Nachtessen nahmen wir ein Bad im Merced-Flüsschen; das helle, klare Wasser war gar zu verlockend, dabei aber eisig kalt.

Ausflüge von Black's Hôtel aus.

1) Mirror Lake. Am folgenden Morgen (14. August) standen wir bei Zeiten auf, um den eine halbe Stunde von Black's entfernten Mirror Lake zu besuchen. Es ist dies ein kleiner See, der in völliger Gebirgs- und Waldeinsamkeit am Fuss und zwischen den Bergen North Dome und Half Dome liegt; er wird vom Tenaya Fork gebildet. Der Mirror Lake d. h. „Spiegelsee" hat seinen Namen wegen des wundervollen Reflexes der umliegenden Uferlandschaft in seinen Gewässern; vornehmlich in früher Morgenstunde ist die Rückspiegelung der Fichten, welche seine Ufer bekleiden, und der Gebirge, die ihn überragen, namentlich eines Felsens, des Mt. Watkin, eine ganz überraschende und der Wirklichkeit täuschend nahe kommende.

2) Glacier Point. Nach dem Frühstück stiegen wir zu Pferde, um nach Glacier Point zu reiten, wo wir zu übernachten gedachten. Von dort aus wollten wir Tags darauf den Nevada- und den Vernal-Fall besuchen. Für diese Excursion hatte sich uns ein Engländer angeschlossen, so dass unsere Gesellschaft mit Einschluss des Führers aus 7 Personen, worunter also 2 Damen, bestand. Ein guter Pfad, der sog. „Mc Cauley Trail*), welcher unmittelbar gegenüber dem Yosemite-Fall seinen Anfang nimmt, führt im Zickzack den Berg hinauf. Nachdem ungefähr ein Drittel des Wegs zurückgelegt war, gelangten wir zu einer Art Terrasse, 2300′ hoch über dem Thal, „Union Point“ genannt, woselbst ein paar Minuten gerastet ward, um die schöne Aussicht in's Thal zu bewundern. Von da an ging es weniger steil bergauf, und nach dreistündigem Ritt ab Black's erreichten wir Glacier Point. Ein einfaches hölzernes Gasthaus ist da droben in Höhe von 7700′ über Meer zur Unterkunft der Touristen erbaut. Wir eilten sofort auf die Terrasse vor dem Haus, von welcher aus sich uns eine der grossartigsten Aussichten auf die gesammte Yosemite-Region darbot. Yosemite-, Nevada- und Vernal-Fall sind alle drei deutlich in Sicht, sowie die hohen Berge North Dome, South Dome, Half Dome, Cap of Liberty, Cloud's Rest (letzterer beinahe 10,000′, der höchste der genannten); in der Ferne tauchen die Spitzen der Mount Lyell-Gruppe auf.

In der Abendfrische ritten wir auf den Sentinel Dome. Derselbe liegt 4150′ hoch über Thal, somit noch einige hundert Fuss höher als Glacier Point. Man kann

---

*) Mit „Trail“ wird in Amerika ein Berg- oder Saumpfad bezeichnet.

bis zum Gipfel, einem grossen, runden Granitplateau, reiten. Wir kamen eben recht zum Sonnenuntergang und konnten nächst der weiten Aussicht auch das „Alpenglühen“ beobachten. Der Berg fällt auf einer Seite jäh ab.

Ich gebe hier noch die Distanzen unserer heutigen Excursion (lt. Mc Cauley per „Mc Cauley trail“):

Black's Hôtel — Union Point.	2 1/8	Miles
Union Point — Glacier Point.	1 1/2	„
Glacier Point — Sentinel Dome	1 1/8	„

3) Snow's. Nevada- und Vernal-Falls. Unser Aufbruch von Glacier Point am nächsten Morgen (15. August) wurde bis halb zehn Uhr verzögert, da zwei von unsern Reitpferden in der Nacht losgekommen und in's Thal hinunter gesprengt waren. Wir mussten daher warten, bis der Führer zwei andere Pferde von unten herauf geholt hatte.

Unser heutiges Ziel waren der Nevada- und Vernal-Fall. Wir ritten Einer hinter dem Andern auf schmalem, zu beiden Seiten von dichtem Busch umranktem Pfade. Später wurde der Weg schlecht und steil; über lockere Geröllhalden hinweg und zuletzt durch einen richtigen Felspass (Cañon) hindurch ging es zum Snow's Hôtel hinunter, wo wir Nachmittags 1 Uhr anlangten.

Der Nevada-Fall ergiesst sich in unmittelbarer Nähe des Gasthauses in den Merced-Fluss. — Um an den Fall zu gelangen, mussten wir über riesige Felsblöcke und mit Steinen übersäete Wiesen hinwegschreiten. Der Nevada-Fall hat ein Gefäll von 600′ und ist sowohl in Bezug auf seine Wassermasse, als auch auf seine wilde, grossartige Umgebung eines der „Wunder“ des Yosemite-Thals. Sicherlich ist er einer der imposantesten Wasserfälle, der einen

herrlichen Anblick darbietet, wenn man von unten herauf nach der von solcher Höhe herabstürzenden Wassermenge, emporschaut.

Die Wirthsleute von Snow's setzten uns ein gutes Essen vor und zeigten uns allerlei Merkwürdigkeiten aus der Umgegend, Steine, Pflanzen u. dgl., worunter auch ein Album, enthaltend eine Sammlung der verschiedenen im Thal vorkommenden Farrenkräuter-Arten, schön getrocknet, welches ich als Andenken der Yosemite-Reise nach Basel mitnahm.

Abends 5 Uhr brachen wir wieder auf. Bald nach Verlassen Snow's wurde der dem Merced-Fluss entlang führende Pfad eng und abschüssig; wir mussten absteigen und den Weg zu Fuss fortsetzen, indess die Pferde, sich selbst überlassen, über die Höhen bis zum Vernal-Fall-Haltpunkt marschirten. Wir schritten behutsam vorwärts auf dem schmalen, vom Gischt des Wassers schlüpfrigen Trail, welcher auf der Flussseite durch einen natürlichen Granitwall wie mit einer Brustwehr begrenzt ist. An manchen Stellen war die Passage recht schauerlich und nicht für dem Schwindel unterworfene Personen gemacht — die Damen schlugen eine hülfreiche Hand nicht aus. Hierauf stiegen wir auf einer hölzernen Treppe die unter dem Vernal-Wasserfall durchführende Schlucht des Merced hinab. Die Höhe des Vernal-Falls beträgt rund 400′.

Unsere Excursion schloss mit einem kleinen Zwischenfall. Als wir am Abend wieder unten im Thal ankamen, stieg Herr Ellis beim Postbureau ab, um nach Briefen zu fragen. Sein Gaul hatte natürlich, wie es scheint, grosse Eile, nach dem Stall zu kommen und wartete nicht auf seinen Herrn, sondern trabte lustig davon. Ich ritt ihm

sogleich nach; das Pferd vor mir her lief aber immer schneller; aus dem Trab wurde Galopp und aus dem Galopp Carriere, über Stock und Stein jagte ich durch die ganze Ortschaft dem Pferd von Ellis nach, konnte es aber nicht erwischen. Erst am folgenden Morgen wurde dasselbe weit weg im Wald eingefangen.

16. August. Noch mancher interessante Ausflug im Yosemite-Thal wäre zu machen gewesen, aber wir begnügten uns mit dem Gesehenen, zumal da die abgemessene Zeit eines Jeden von uns keinen längern Aufenthalt gestattete.

In vierspännigem Wagen fuhren wir via „Mariposa trail“ und Inspiration Point, d. h. auf der nämlichen Route wie 4 Tage zuvor, nach Clark's Ranch zurück.

Besuch der „Big Trees“ (Riesenbäume) von Mariposa.

Am Nachmittag fuhren wir von Clark's nach dem „Mariposa Grove of Big Trees“, welcher $3^1/_2$ Meilen von dort entfernt in einem kleinen Thal liegt, 6500′ über Meer. Es ist das ein Wald von Riesenbäumen, zur Species der Rothtannen „Wellingtonia“ oder „Sequoia gigantea“ gehörend, welcher einen Flächenraum von 2 engl. Quadratmeilen einnimmt. Die Bäume, etwa 600 an der Zahl, sind in zwei Groves (Wäldchen) getrennt, Upper- und Lower Grove gen., welche ungefähr eine halbe Meile von einander entfernt liegen. Der Fahrweg führt durch den Upper Grove und zwar ganz nahe an den grössten Bäumen vorbei.

Der höchste in seiner Kraft noch dastehende Baum im Mariposa Grove hat eine Höhe von 272′. Leider sind viele dieser Riesenbäume durch Waldbrände vernichtet worden.

Etwa 125 Bäume sind da, welche über 40′ im Umfang haben.

Man sagte mir, es gäbe solche, die ein Alter von 2—3000 Jahren hätten!

Im Lower Grove finden sich die Big Trees mehr mit solchen gewöhnlicher Grösse vermischt und stehen nicht auf einem Fleck beisammen wie im Upper Grove. Der grösste Baum in diesem Wald und im Mariposa Grove überhaupt ist der sog. „Grizzly Giant", welcher 101′ im Umfang und über 30′ im Durchmesser hat. Einige seiner Aeste sind 6′ dick; sie beginnen erst in der Höhe von 200′ über dem Boden. Ich schnitt mir auch ein Stückchen Rinde vom „Grizzly Giant" ab. — Durch den Stamm eines andern dieser Baumriesen, nämlich des sog. „Wah-Woh-Nah" führt unsere Fahrstrasse, als ob's unter einem Thor durch ginge! Einen Baum sahen wir, dessen Stamm durch's Feuer gänzlich ausgehöhlt war. Wieder ein anderer liegt überzwerch am Boden; eine Leiter führt auf den Stamm, worauf man wie auf einem breiten und bequemen Pfad hin und her wandeln kann.

Es gibt in Californien acht Waldungen von Big Trees; unter diesen sind der Calaveras- und der Mariposa-Wald die bedeutendsten und werden von den Touristen am meisten besucht. Der Calaveras-Wald wurde zuerst entdeckt. Derselbe enthält höhere Bäume als der Wald von Mariposa, denn sein höchster Baum (325′) ist um 53′ höher als der höchste des Mariposa Grove. Vier Bäume in Calaveras sind über 300′ hoch; dagegen haben die dortigen Bäume durchschnittlich einen kleinern Umfang als die von Mariposa. In beiden Waldungen trifft man Stämme, die auf dem Boden liegen und die um ein Sechstel länger sind als die noch stehenden Bäume.

Im King's River Grove soll es einen im Wachsthum begriffenen Baum geben, der 44′ im Durchmesser hat!

Folgende auf die Big Trees bezüglichen Angaben (aus „William's Pacific Tourist") mögen nicht ganz ohne Interesse sein:

	Calaveras Grove	Mariposa Grove
Anzahl Bäume	93	600
Durchmesser des grössten Baums . .	33′	33′
Umf. des grössten Baums, bei 6′ ü. Boden	61′	90′
Zahl der in Vitalität stehenden Bäume mit Umfang zwischen 80′ und 90′ .	—	1
Zahl der in Vitalität stehenden Bäume mit Umfang zwischen 70′ und 80′ .	—	6
Zahl der in Vitalität stehenden Bäume mit Umfang zwischen 60′ und 70′ .	1	2

Das Yosemite-Thal sowie der Mariposa-Wald wurden im Jahr 1864 dem Staat von Californien von den Vereinigten Staaten geschenkt unter der ausdrücklichen Bedingung: „that they shall be kept for public use, resort and recreation" und „to hold them inalienable for all time". Von der californischen Legislatur ist eine besondere Commission eingesetzt, welche darauf zu achten hat, dass diesem Gesetz nachgekommen werde.

Die Yosemite-Reise gehört zum Schönsten, was ich in den Vereinigten Staaten gesehen habe, doch der Yosemite-Landschaft geht das Liebliche unserer Schweizer Alpen ab; es fehlen die grünen Trifte, es fehlen die Schneeberge. Alles, was man hier sieht, hat einen riesenhaften Maassstab: die kolossalen Felsen, die gigantischen Bäume imponiren dem Besucher nicht nur, sondern, man könnte fast sagen, erschrecken ihn durch ihre Grösse; sie

passen so recht eigentlich in einen Continent von so ausserordentlicher Ausdehnung wie es der amerikanische ist.

Natürlich liegt in den Yosemite-Bergen wegen der um 10 Breitegrade südlichern Lage weniger Schnee als auf der gleichen Höhe in der Schweiz.

Wer je einmal eine Reise nach dem „Far West“ unternehmen sollte, dem möchte ich ja empfehlen, dieses reizende Stückchen Land, so sich Yosemite Valley nennt, nicht abseits zu lassen — er wird es sicherlich nicht zu bereuen haben. Dazu kommt noch ein Factor hinzu, der den Genuss des dortigen Reisens sehr erhöht, nämlich die beständige Gunst der Witterung. Während der Sommermonate herrscht stetsfort das schönste, trockenste Wetter; nasse Sommer, wie sie bei uns in den letzten Jahren leider vorgekommen sind, kennt man im Innern Californien's nicht!

Auf der Pacific-Bahn.

Sonntag den 17. August fuhren wir von Clark's Ranch ab und auf derselben Route, wie am letzten Dienstag, nach Madera zurück, der Station der Südl. Pacific-Bahn, wo wir am Abend anlangten. Wir machten unterwegs bei einem von Mr. Niles befreundeten Farmer Halt und wurden dort mit köstlichen californischen Trauben regalirt. Die Hitze war an jenem Tage ausserordentlich stark, eigentlich afrikanisch; ein glühender Wind fegte über die dürre, sandige Ebene hin, die sich in der Umgebung von Madera ausdehnt.

Wir genossen im Railway - Hôtel in Madera nur kurze Nachtruhe, denn schon früh um 4 Uhr am folgenden Morgen ging unser Eisenbahnzug ab. In Lathrop,

Station der Pacific-Bahn, wo die Southern Pacific in die Central Pacific einmündet, trennte sich unsere Reisegesellschaft. Herr Ellis reiste nach San Francisco, die Familie Niles nach Truckee und ich wartete in Lathrop den von San Francisco kommenden Atlantic Express ab, um die Rückreise nach NewYork anzutreten.

Der „Overland Train“ geht täglich Morgens 8 Uhr von San Francisco ab und trifft 12 Uhr 20 Nachmittags in Lathrop ein. In Sacramento (2.40 p. m.) löste ich das Sleeping-Car-Ticket bis Ogden, von wo aus ich Salt Lake City besuchen wollte.

Sacramento, die Hauptstadt des Staates Californien, besitzt ein schönes Capitol. Bis zum Jahre 1870 war es Endstation der Pacific-Bahn; erst seitdem geht die Central Pacific bis San Francisco.

Von Sacramento bis Ogden. Die Waggons I. Classe auf der Central Pacific-Bahn (Strecke San Francisco — Ogden), die sog. „Silver Palace Cars“, sind mit Comfort und Luxus ausgestattet, ähnlich wie die Pullman Cars; es sind alles durchgehende Wagen.

Es waren ziemlich viele Passagiere im Zug; die Theatertruppe Tony Pastor, von San Francisco nach Denver (Colorado) reisend, nahm allein einen ganzen Wagen ein. Um 6 Uhr Abends wurde in Colfax zu Nacht gegessen. Bald nachdem man diese Station verlassen, erreicht man Cape Horn, einen der wildesten Punkte der C. P. R. R. Der Zug geht einem 2500′ tiefen Abgrund entlang, während unten zu Füssen des Reisenden der American River vorüberrauscht. — Um Mitternacht waren wir in Truckee, Ausgangspunkt für den Besuch von Donner Lake und Lake Tahoe. Um 2½ Uhr früh erreichten wir

Reno; dort zweigt eine Bahn via Carson City nach der Silberminen-Stadt Virginia City in Nevada ab (52 Miles von Reno).

Nach guter Nachtruhe im Sleeping-Car gewahrte ich am nächsten Morgen (19. August), dass die Landschaft total verschieden war von der gestern durchfahrenen. Wir befanden uns im „Great American Desert“ oder „Humboldt-Desert“, einer öden, mit niederem Gesträuch bewachsenen und nur spärlich bewohnten Wüste. Erst durch das treffliche Mahl in Humboldt Station wurde unsere in der That etwas melancholisch gewordene Stimmung wieder gehoben.

Um 10.40 a. m. hielten wir in Winnemucca, welches seinen Namen zu Ehren eines früher daselbst residirenden Häuptlings der Piute-Indianer trägt.

Winnemucca, 4332′ hoch, 463 Miles von San Francisco, ist Ausgangspunkt der Postlinien (Stage-lines) nach Idaho (Silver City 210 Miles von Winnemucca, Boise City 275 Miles, Idaho City 255 Miles) und nach Oregon.*)

Die Piute-Indianer haben ihre Zelte rings um die Stadt aufgeschlagen; an der Station sahen wir mehrere der Piutes, Männer und Weiber, die ihre Pappooses (Säuglinge) gegen ein kleines Trinkgeld den Reisenden zeigten.

Nachdem der Zug sich seit dem 18. Abends beständig in einer Höhe von 4—5000′ bewegt hatte, erreichten wir am 20. Morgens 5.30 Station Promontory Point (Distanz von San Francisco 830, von Omaha 1086 Miles). Ich erwähne diese dermalen unbedeutende Station nur deshalb, weil sie

---

*) Eine directere und kürzere Verbindung mit Idaho und Ost-Oregon besteht von Kelton aus (790 Miles von San Francisco); Stages (Eilwagen) von dort nach Boise City in 2, nach Walla Walla (Washington Territory) in 4, nach Portland (Oregon) via Umatilla in 5½ Tagen.

in der Geschichte des Pacificbahn-Bau's eine gewisse Rolle spielte, nämlich hier war die Stelle, wo am 10. Mai 1869 die beiden Linien Union Pacific und Central Pacific R. R. sich vereinigten: die Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen war mit jenem Tag hergestellt, resp. die Pacific-Eisenbahn vollendet, welches grosse Ereigniss auch in geziemender Weise gefeiert wurde!

Ogden (Distanz von San Francisco 882, von Omaha 1032 Miles), wo wir Morgens 8 Uhr ankamen, ist der Knotenpunkt der Union Pacific- und der Central Pacific-Bahn und beidseitiger Terminus. Sämmtliche Passagiere, ob nach Osten oder nach Westen reisend, haben hier Wagenwechsel. Der Express der U. P. R. R. verlässt Ogden nach Ankunft des San Francisco-Zugs Vormittags 10 Uhr 20 Min. Die meisten Passagiere, mit welchen ich bis dahin gefahren war, setzten ihre Reise unverzüglich fort, in einem Strich von San Francisco nach ihren Bestimmungsorten, wie Chicago, Boston, New York u. s. w. fahrend, während ich, der keine solche Eile hatte wie die Yankees, den Abstecher nach der Mormonenstadt Salt Lake City in Utah machte.

Der Zug der Utah Central R. R. (Ogden — Salt Lake City = 37 Miles) geht 9 Uhr 40 Morgens ab; Fahrzeit 2 Stunden, Preis 2 $. Retourbillets werden nicht ausgegeben, und besteht blos eine Wagenclasse wie fast überall in den Vereinigten Staaten. — Der Zug fährt eine Zeitlang dem Grossen Salzsee entlang. Die Gegend ist flach, gut angebaut und dicht bevölkert, ausgenommen die paar ersten Meilen nach Ogden.

Salt Lake City, Hauptstadt von Utah. Das beste Hôtel in Salt Lake City, wohin auch ich mich begab,

ist das Walker House. Board und Lodging 3 $ pr. Tag. Die Stadt hat ein gemüthliches, hübsches Aussehen. In Main Street und Temple Street ist der Hauptverkehr. Sämmtliche Strassen sind breit, ungepflastert, aber mit Trottoirs versehen und mit Bäumen bepflanzt. Jedes Haus ist von einem Gemüse- und Obstgärtchen umgeben. Die Bewohner von Salt Lake City scheiden sich in Gentiles (Nicht-Mormonen) und apostate Mormons (Mormonen). Zu den Gentiles gehören die Yankees und Juden. Ein Drittel der 22,000 Einwohner sind Mormonen; ihre Wohnungen sind nicht fortlaufend an einander gebaut, sondern eine jede steht frei, von der benachbarten getrennt da.

Im Laufe des Nachmittags besuchte ich das Tabernakel. Das Tabernakel oder die Mormonenkirche, 250′ lang, 150′ breit, hat Raum für 13,000 Personen und besitzt eine der grössten Orgeln in den Vereinigten Staaten. Das Gebäude ist dermassen akustisch, dass man von der obersten und hintersten Bankreihe aus jedes vorn bei der Orgel gesprochene Wort deutlich hören und verstehen kann!

Gegenwärtig ist man mit dem Bau eines neuen Tabernakels, dem alten gegenüber, und eines Mormonentempels beschäftigt; von letzterem sind erst die Fundamente gelegt.

Ich sah auch „Eagle Gate“, Brigham Young's frühere Residenz. Derselben gegenüber liegt ein schönes, grosses Haus, „Amelia Palace“, die Wohnung der Lieblingsfrau des verstorbenen Brigham Young.

Brigham Young, Gründer des Mormonenthums, Präsident und Prophet der Mormonen, wurde den 1. Juni 1801 in Whittingham (Vermont) geboren; er starb in Salt Lake City am 29. August 1877. Es sollen sich auch Schweizer unter seinen Anhängern befinden, und neuerdings hat eine starke Mormoneneinwanderung aus England stattgefunden.

Eine Viertelstunde per Tramway von Walker's House entfernt liegen die „Warm Springs", warme Schwefelquellen resp. -Bäder, welche gegen rheumatische Leiden erfolgreich gebraucht werden. Das Wasser dieser Quellen hat eine Temperatur von 102 ° F. (31 ° R.). Neben dem natürlichen Wasserbad befinden sich noch ein türkisches, ein russisches und ein warmes Dampfbad daselbst.

Am Anfang der Main Street fällt Einem ein grosses, in Backsteinen aufgeführtes, drei Stockwerk hohes Gebäude in die Augen, es ist der Store (Magazin) der sog. „Zion's Co-operative Mercantile Institution", einer Mormonengesellschaft. Ueber dem Thoreingang dieses Gebäudes prangt eine Tafel mit der Aufschrift:

HOLINESS TO THE LORD
*
ZION'S
CO-OPERATIVE
MERCANTILE
INSTITUTION.

Im Jahre 1868 wurden sämmtliche guten Mormonenkaufleute aufgefordert, dieses „Co-operative Sign" in Bekräftigung ihres treuen Glaubens über ihren Etablissements anzubringen, wenn sie sich die Gunst und Kundschaft des Mormonenvolkes bewahren wollten; sie wurden davor gewarnt, von Leuten zu kaufen oder mit Solchen zu handeln, welche das Abzeichen nicht hätten.

Die Hauptindustrie von Utah, Wyoming, Idaho und Dakotah ist die Minenausbeutung. Gold, Silber, Eisen, Kupfer,

*) Hier ist auf der Tafel ein Auge abgebildet.

Zink und Kohlen werden gefunden. Utah soll eines der reichsten Silberminen-Länder sein. — Blumen, Gemüse und Obst werden in grossem Maassstabe in Salt Lake City gezogen und gedeihen dort ausgezeichnet. Enorme Quantitäten von Früchten, so Birnen, Pfirsiche, Zwetschgen, Aepfel und Aprikosen werden nach San Francisco und den östlichen Staaten ausgeführt.

Das grösste Geschäft in Utah (in allem Möglichen) führen Walker Brothers; dasselbe enthält fünf besondere Departments.

Zur Zeit meines Besuches herrschte ausserordentliche Hitze und Trockenheit in Salt Lake City; seit dem Monat Mai hatte es keinen Tropfen geregnet. *)

Am Abend des 20. August fuhr ich mit einem Herrn, dessen Bekanntschaft ich auf der Eisenbahn gemacht hatte, nach dem Grossen Salzsee, „Great Salt Lake“ oder „Dead Sea“, wie die Amerikaner ihn auch nennen, um ein Bad zu nehmen. Von Salt Lake City führt eine schmalspurige Bahn (die Utah Western R. R.) nach der 20 Miles entfernten Station Lake Point am Salzsee. Wie man bei uns in Basel in heisser Sommerzeit sich am Abend durch ein Bad im Rhein erfrischt, so thun es die Salt Lake Citizens durch ein solches im Salzsee, nur mit dem Unterschied, dass sie, um sich dieses Vergnügen zu verschaffen, eine dreistündige Eisenbahnfahrt machen müssen. — Männer und Frauen in Costüms, die zwar nichts weniger als elegant sind — baden hier alle miteinander. Das Wasser des Sees hat einen starken Salzgehalt und ist so

*) In Californien und Utah regnet es überhaupt nur höchst selten im Sommer. — Ich bemerke bei diesem Anlass, dass, seit ich NewYork verlassen, den einzigen starken Regen in San José de Guatemala erlebte.

schwer, dass man fast unmöglich untersinken kann und also Niemand, selbst wer nicht schwimmen kann, Gefahr läuft zu ertrinken. Ich fand die Temperatur des Wassers angenehm. Der Grosse Salzsee, 4200′ über Meer, ist 75 Meilen lang, 30 Meilen breit und enthält sechs Inseln. Ein kleiner Dampfer befährt den See zu Excursionszwecken.

Eisenbahnen in Utah.

Von Salt Lake City gehen folgende Bahnen aus:

1. Utah Central R. R.: Salt Lake City — Ogden, Station der U. P. und C. P. (37 Miles);
2. Utah Western R. R., nach Lake Point, Tooele City und Terminus (37 Miles);
3. Utah Southern R. R., welche zum Besuche des Utah Lake und des American Fork Cañon benutzt wird; dieselbe geht nach Nephi und weiter bis Chicken Creek (ca. 70 Miles).

Von Ogden aus geht die Utah Northern R. R. nach Franklin, Blackfoot und Camas (245 Miles) ab. Blackfoot ist Ausgangspunkt der Diligencen nach Helena, Fort Benton und andern Orten in Montana. Zum Besuch des weltberühmten Yellowstone Parks*) in Wyoming Ty. nimmt man die Bahn bis zur Station Franklin (Idaho); von dort geht es mit Wagen via Virginia City oder Bozeman.

Von Salt Lake City nach Chicago.

Zwei Tage verweilte ich unter den Mormonen und fuhr hierauf den 22. August mit dem ersten Zug (Morgens 7 Uhr) nach Ogden zurück, um die „Overland Tour“ fort-

*) Mit Eröffnung der Northern Pacific-Bahn im September 1883, welche von St. Paul (Minnesota) bis Portland (Oregon) führt, ist die Yellowstone-Region nun auch per Eisenbahn zu erreichen.

zusetzen. In Station Ogden war ein solcher Andrang von Reisenden, dass ich froh sein durfte, überhaupt noch ein Sleeping-Car-Ticket resp. ein Berth (Bett) zu bekommen und musste ich mit einem obern Bett vorlieb nehmen.

Vormittags 10.20 ging der Express der Union Pacific R. R. von Ogden nach Omaha ab. — Die grossartige Scenerie der Gegend, durch die wir heute fuhren, nahm unser Interesse gänzlich in Anspruch. Wir passirten Weber- und Echo-Canyon, welche zu den merkwürdigsten Punkten auf der Pacific-Reise gehören. Ich erwähne darunter allererst „Devil's Slide", d. s. zwei parallel laufende Granitfelsen, welche sich mit einem Zwischenraum von etwa 14′ von den Ufern des Weber-Flusses aus an einem steilen Hang hinanziehen, somit eine Runse bildend; weiter kommt „Steamboat Rock" im Echo Canyon, ein kolossaler Fels, der drohend über die Bahn überhängt und seinen Namen von seiner dampfschiffähnlichen Form erhalten hat; ich nenne ferner „Hanging Rock" und „Castle Rock".

Nachmittags 3.20 wurde Halt gemacht zum Mittagessen in Evanston. Diese Station liegt halbwegs zwischen San Francisco und Omaha, 975 Miles sowohl vom einen als vom andern Orte entfernt. — Zwischen Aspen (4.20 p. m.) und Piedmont (4.50 p. m.) fuhren wir unter mehrern „Snow-Sheds" oder hölzernen Tunneln hindurch, welche auf U. P.- und C. P. R. R. zum Schutz gegen die im Winter die Linie obstruirenden Schneemassen errichtet sind. Einer dieser Schneetunnels bei Aspen ist 2700 engl. Fuss lang. Es gibt zwei Arten von Snow-Sheds, nämlich solche mit flachem und solche mit steilem Dach. Abends 8½ Uhr langten wir in Station Green River an, wo zu Nacht gespeist wurde.

Die Züge der Pacific-Bahn zwischen San Francisco

und Omaha halten dreimal des Tags an bestimmten Stationen und zu männiglich passender Stunde, um die Mahlzeiten einzunehmen; diese sog. „Eating Stations“ sind dieselben für die ost- und für die westwärts gehenden Reisenden.

In den Pacificbahn-Fahrplänen ist jeweilen vollauf Zeit vorgesehen, um die Mahlzeit ganz „à son aise“ einnehmen zu können; es braucht sich also Niemand zu übereilen. Die Speisen, welche sofort nach Ankunft des Zuges aufgetragen sind — man braucht nur zuzugreifen — sind schmackhaft zubereitet. Wein und Bier werden bei diesen Mahlzeiten wenig consumirt, man nimmt gewöhnlich Thee oder Kaffee. — Der einheitliche Preis für eine Mahlzeit, gleichviel ob Lunch, Dinner oder Supper, ist 1 Dollar; Ausnahmen machen Colfax mit 75 Cts. und Lathrop, wo das „Meal“ sogar nur 50 Cts. kostet, trotzdem aber ganz gut ist.

Während der Fahrt macht ein Mann, der Bücher, Zeitungen, Orangen etc. feilbietet, die Runde durch die Waggons. — Auf der Strecke San Francisco—Omaha fährt der Zug Tag und Nacht mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 16—20 Miles pr. Stunde, während zwischen Chicago und NewYork die Fahrgeschwindigkeit die doppelte ist. Das Reisen auf der Pacific-Bahn ist somit nicht ermüdend und angreifend, man fährt vielmehr so ruhig dahin wie auf stiller See, ohne Lärm, noch Herumschütteln, man kann bequem lesen und schreiben, so dass es eine wahre Vergnügungsfahrt ist. Welch' einen Unterschied es macht, ob der Zug mit einer Schnelligkeit von 20—22 Miles (pr. Stunde) fahre oder von 40 Miles und darüber, dessen wird man sich erst bewusst, wenn man die Reise von San Francisco bis NewYork

gemacht hat. Im Jahre 1877 wurde die Strecke NewYork — San Francisco (3296 Miles) mit einem Special-Zug, dem sog. „Lightning Express“, in 83 Stunden 53 Min. und 45 Sek. zurückgelegt (Geschwindigkeit pr. Stunde = 39 Miles). Sehr wahrscheinlich haben die Betreffenden, welche diese Blitzfahrt machten, an dem einen Mal genug bekommen!

Vor jedem Waggon befindet sich eine Plattform (System Miller), wo die Passagiere sich mit Vorliebe aufhalten; um die Vorschrift: „Not allowed to stand on the platform“ kehrt man sich wenig und selbst viele Damen sitzen oder stehen den ganzen Tag auf der Waggontreppe. Der günstigste Platz, um einen schönen Ausblick zu haben, besonders bei hellem Wetter, ist die Plattform des hintersten Wagens, der sog. „Rear“.

Im Pullman Car finden sich Smoking-, Toilet- und Drawing-Room für Gesellschaften, die allein reisen wollen. In Amerika reist man in der Regel erster Classe. — Zuweilen werden auch „Emigrant Cars“ (Waggons mit Auswanderern) streckenweise dem Expresszuge angehängt. Ich hatte Gelegenheit solche zu sehen. Diese Auswandererzüge fahren 11 Tage von NewYork bis San Francisco, die Expresszüge 7. — Blos die Passagiere erster Classe sind zum Schlafwaggon berechtigt. Was das Berth (Bett) anbelangt, so bemerke ich, dass man sich zum Voraus ein solches für die ganze Overland Route nur dann sichern kann, wenn man ohne Unterbrechung durchreist; bei mir war das nun nicht der Fall, ich unterbrach die Reise mehrmals und musste deshalb immer wieder neu ein Berth miethen, d. h. von einer Etappe zur andern, z. B. von San Francisco bis Ogden, Ogden bis Omaha u. s. f.

Ein grosser Vortheil, den man auf der Pacific-Bahn geniesst, ist der, dass die Billete drei Jahre gültig sind und dass man die Reise an jeder beliebigen Station unterbrechen kann.

Das Gepäck kann mittelst der sog. „Checks“, d. s. nummerirte Contremarken, von San Francisco bis Council Bluffs (Omaha) aufgegeben werden, gleichviel ob man direct mitreist oder nicht. So gab ich z. B. bei Abreise von San Francisco meinen Koffer auf, da ich denselben nicht in's Yosemite-Thal mitnehmen wollte; als ich in Omaha ankam, wurde derselbe gegen Vorweisung meines s. Z. in San Francisco erhaltenen Checks, welcher alsdann gegen einen neuen umgetauscht wurde, von dort weg nach NewYork registrirt (rechecked). Dies wird durch die „Chekmen“ spesenfrei besorgt. Bei der Ankunft in New York hatte ich blos meinen Check dem Transfer-Man, der die Beförderung des Gepäcks vom Bahnhof nach dem Hôtel besorgt, zu übergeben und ich war kaum im Gasthof abgestiegen, als auch schon mein Koffer eintraf; während der dreiwöchentlichen Reise hatte ich ihn nie gesehen und brauchte mich gar nicht darum zu bekümmern! — Es gehört zur grössten Seltenheit, dass Gepäckstücke verloren gehen. Für jedes verlorene Stück ist die betreffende Eisenbahngesellschaft mit 100 Dollars haftbar. — Man hat 150 Pfund Freigepäck.

Um 9 Uhr Abends beginnt der Porter (Bedienstete) die Betten der Passagiere für die Nacht herzurichten; von 10—10½ Uhr begibt sich Alles zur Ruhe. Die Betten sind so eingerichtet, dass die untern (lower berths) des Tags über dem Reisenden als Sitz dienen und für die Nacht einfach auseinander gezogen zu werden brauchen, die obern (upper berths) dagegen werden wie ein Schrein

auf- und zugeklappt. Das Bettwerk ist gut und reinlich. Schläft man zufällig im obern Bett, welches Vergnügen mir auch zu Theil wurde, so bedarf es allerdings einiger gymnastischer Exercitien, um hineinzugelangen. Man wird bisweilen aus dem besten Schlaf geweckt mit dem Ruf: „Ticket, Sir“ — das Billet muss zum Coupiren vorgewiesen werden.

Bei Abgang des Zugs ertönt weder Pfeifen- noch Glockensignal, nur das Wort „All aboard“ mahnt zum Einsteigen. Ein Expresszug geht täglich west- und einer täglich ostwärts; sofort nach der Kreuzung der beiden Züge, was täglich zwischen 1 und 2 Uhr Nachmittags stattfindet, erhält man schon die neuesten Zeitungen.

Durch die Rocky-Mountains. Von Green River bis Cheyenne hält sich der Zug fortwährend in Höhen von 6—8000′. Wir befinden uns in den Rocky Mountains (Felsengebirge), der interessantesten Strecke der Pacific-Fahrt. Ein starker Wind weht stets in dieser hohen Gegend. Vormittags 11½ Uhr halten wir in Laramie (7123′ über Meer), einer der bedeutendsten Städte auf der Route (Distanz von San Francisco = 1341 Miles). Die Bewohner von Laramie beschäftigen sich hauptsächlich mit Viehzucht.

Bald nach Laramie passiren wir „Dale Creek Bridge“, eine 650′ lange und 130′ hohe eiserne Brücke, welche zwar scheinbar leicht gebaut ist, aber doch eine vollkommene Garantie für ihre Tragfähigkeit bietet. Nachmittags 1.20 erreichen wir Sherman, 8242′ hoch, die höchste Station der Pacific-Route. Sherman, so benannt zu Ehren des Generals Sherman, liegt 1365 Miles von San Francisco und 549 Miles von Omaha entfernt. Zur Zeit, als die

Bahn erbaut wurde, war Sherman die höchstgelegene Eisenbahnstation in der Welt; heutzutage aber gibt es in Südamerika (Perú) viel höhere Stationen als diese, z. B. Vincocaya auf der Arequipa-Puno Bahn, Anchi auf Lima-Oroya Bahn.

Nachmittags 3.15 fahren wir in den schönen und geräumigen Bahnhof von Cheyenne ein. Die Entfernung zwischen Cheyenne und Omaha beträgt 516 Miles, zwischen Ogden und Cheyenne eben so viel. — Die U. P. Züge halten in Cheyenne eine halbe Stunde. Ein treffliches Mahl steht bei Ankunft der Reisenden im Railway-Hôtel bereit.

Cheyenne, „The Magic City of the Plains", Hauptstadt von Wyoming Territory, 6041′ über Meer, zählt 6000 Einwohner; es ist die grösste Stadt auf der Strecke Ogden—Omaha, liegt aber in trostloser, wüster Prairiegegend, welche jeglichen Baumwuchses entbehrt.

In Cheyenne zweigen folgende Bahnen ab:

1. Colorado Central R. R., von Cheyenne nach Denver, der Hauptstadt des Staates Colorado; Distanz 138 Miles, Fahrzeit 6½ Stunden;

2. Denver Pacific R. R.: Cheyenne—Denver; Distanz 106 Miles, Fahrzeit 4 Stunden 20 Minuten, Preis 7 $. Die Züge der Denver Pacific schliessen unmittelbar an diejenigen der Union Pacific an und gehen von Cheyenne 9.45 a. m. und 3.20 p. m. ab.

Von Denver geht in südlicher Richtung die Denver- und Rio Grande-Bahn aus und zwar:

1. Hauptlinie:

   über Colorado Springs, South Pueblo und Cucharas nach El Moro; Distanz Denver—El Moro 206 Miles, Fahrzeit 12 Stunden;

2. Zweiglinien:
   a. San Juan Branch: von Cucharas über die Sangre de Christo-Berge via Veta-Pass (9339′) und Garland nach Alamosa am Rio Grande-Fluss; Distanz Denver—Alamosa 250 Miles, Fahrzeit 14 Stunden.
   b. Arkansas Valley Division: von South Pueblo nach Canyon City; Distanz von Denver 160 Miles, Fahrzeit 6½ Stunden.

Im Sommer 1878 ging die Denver- und Rio Grande-Bahn in die Hände der Atchison, Topeka & Santa Fé R. R. Gesellschaft über, welche in Pueblo an die von Denver kommende Linie anschliesst. Seit dem Jahr 1881 ist die Eisenbahn von Chicago und St. Louis ausgehend über Kansas City, Topeka nach Lamy (Abzweigung nach Santa Fé) und weiter über Deming, wo die Southern Pacific R. R. anschliesst, Fort Yuma in Arizona und Los Angeles bis San Francisco ganz vollendet, so dass man gegenwärtig auf zwei Landrouten von NewYork nach San Francisco reisen kann, entweder via Chicago, Omaha und Ogden, oder via Chicago oder St. Louis, Santa Fé, Yuma und Los Angeles, resp. durch die neuen Bahngebiete Neu Mexico und Arizona. Diese letztere Route soll um circa 400 englische Meilen oder 20 Zeitstunden länger sein als die Route via Omaha.

Im Mai 1879 lief die Southern Pacific-Bahn bis Casa Grande (Distanz von Yuma 182, von San Francisco 913 Miles), und war Aussicht vorhanden, dass im Jahr 1882 die Linie bis nach El Paso an der Grenze von Texas und Mexico vollendet sein würde.*)

*) Seit 1. Februar 1883 ist die ganze Linie durchgehend von NewOrleans bis San Francisco (also via El Paso) eröffnet.

In südwestlicher Richtung von Denver läuft die Denver, South Park & P. R. R. bis Webster, 70 Miles von Denver; von dort geht es 45 weitere Miles zu Wagen nach der durch ihre Silberminen wichtigen Stadt Leadville in Colorado. Leadville ist neuern Ursprungs; es besitzt Tramways, Gas, Hôtels und Stores, kurz allen modernen Comfort. Dass die Bevölkerung Leadville's trotzdem noch ziemlich „rough" sei, davon zeugt Folgendes: Ein Mining Man schoss einst während einer Theatervorstellung ganz fröhlich zu seinem Privatvergnügen auf die Bühne nach irgend einem dort befindlichen Gegenstande, den er sich als Zielscheibe auserlesen hatte, glücklicherweise ohne Jemanden zu treffen! — Ich hätte diese Stadt, von welcher ich Manches, auch vorstehendes Histörchen, von Mr. Ellis, meinem Begleiter auf der Yosemite Valley-Excursion, gehört hatte, gerne besucht, doch mangelte mir die Zeit dazu.

Aller Wahrscheinlichkeit nach ist jetzt (1883) die Eisenbahn bis Leadville fertiggestellt.

In westlicher Richtung von Denver läuft die Denver und Boulder Branch, Zweiglinie der Colorado Central R. R.; Distanz Denver—Boulder = 47 Miles, Fahrzeit 3 Stunden. Diese Bahn wird benützt, wenn man das Boulder Canyon besuchen will.

Cheyenne wurde im Herbst des Jahres 1869 durch eine heftige Feuersbrunst zerstört, aber bald wieder aufgebaut. Die dortige Firma E. L. Gallatin & Co. verfertigt vorzügliche Sättel.

Black Hills. Die „Black Hills" oder „Schwarzen Berge" von Dakotah, ein reicher Goldminendistrict, werden

von Cheyenne und Sidney aus per Eilwagen in 48 bis 60 Stunden erreicht.

Die Black Hills-Region wurde erst im Sommer des Jahres 1875 von einer amerikanischen Expedition, an deren Spitze General Custer stand, eröffnet und erforscht. Die Route nach den Black Hills ist durch militärische Forts gegen etwaige Indianerüberfälle geschützt und Truppen bewachen die ganze Strecke. Die Gegend ist wegen der furchtbaren dort vorkommenden Gewitter gefürchtet. — In den Black Hills herrscht jetzt ein ähnliches Goldfieber wie einst in Californien und Colorado.

23. August. Nachdem wir Cheyenne Abends 3½ Uhr verlassen, kamen wir durch eine ziemlich wilde und unsichere Gegend; um 8½ Uhr wurde in Sidney das Nachtessen eingenommen. Von Sidney aus laufen, wie vorhin erwähnt, ebenfalls Eilwagen nach den Black Hills-Minen. Um 10½ Uhr Nachts passirten wir die Station Big Spring. Der Name „Big Spring" rührt von einer Quelle her, die unmittelbar an der Eisenbahnlinie entspringt. Hier wurde am 18. September 1877 der Expresszug durch zwölf vermummte Männer überfallen; dieselben besetzten die Station, durchschnitten die Telegraphendrähte, fesselten die Bahnbeamten und drangen, als der Zug von Ogden anlangte, in die Waggons ein, raubten 65,000 $ aus dem Express-Car und erbeuteten 1300 $ und vier goldene Uhren von den Passagieren, die sie mit gespanntem Revolver mit Erschiessen bedrohten. Getödtet oder verletzt wurde Niemand. Es wurde sofort eine Prämie von 10,000 $ auf die Räuber gesetzt und drei derselben wurden kurz nach geschehener That gefangen genommen und ohne weitern Process hingerichtet. — Um den Reisenden

dieses Ereigniss in frische Erinnerung zu bringen, bieten die Leute von Big Spring eine Broschüre, welche alle Einzelheiten des Ueberfalls enthält, in den Cars zum Verkauf aus.

Wir passirten um 2 Uhr Morgens am 24. August Station North Platte und fuhren bald darauf in den Staat Nebraska, Prairieland, ein. Um 3. 25 p. m. kamen wir in Omaha an, einem wichtigen Knotenpunkt von verschiedenen Eisenbahnlinien und östlicher Terminus der U. P. R. R. Die Entfernung zwischen Omaha und San Francisco beträgt 1914 Miles. In Omaha ist ein Aufenthalt von 20 Minuten. Nachdem wir die schöne eiserne, 2750 Fuss lange Brücke über den Missouri passirt, hielten wir in Council Bluffs (Transfer Grounds). Council Bluffs liegt auf dem jenseitigen Ufer des Missouri im Staat Jowa, 4 Miles von Omaha entfernt. Die U. P. R. R. Cy. hat in Council Bluffs Transfer Grounds ein immenses Gebäude und unermessliche Lagerräume, die zur Aufnahme der Güter und des Gepäcks bestimmt sind, errichten lassen. Durch eine neue Verordnung der U. S. Supreme Court ist Council Bluffs als Terminus der Union Pacific-Bahn eingesetzt.

Alle Reisenden haben in Council Bluffs Wagenwechsel. Von hier führen 3 Bahnen nach Chicago:

1. Chicago & North Western R. R.; Distanz 493 Miles, nördlichste Route.
2. Chicago, Rock Island & Pacific R. R.; „ 495 „ mittlere Route.
3. Chicago, Burlington & Quincy R.R.; „ 502 „ südlichste Route.

Ich wählte die goldene Mitte!

Auf der Chicago, Rock Island & Pacific R. R. ist dem Expresszug ein Dining-Car angehängt. Die Mahlzeiten (à 75 Cents) können demnach während der Fahrt selbst eingenommen werden. Das Menu ist sehr reichhaltig; ein Extra-Leckerbissen bildet das Antelope-Steak.

25. Aug. Heute fuhren wir durch den fruchtbaren Staat Jowa; um 11. 55 Nachts, 24./25., passirten wir die Hauptstadt Des Moines; bei Davenport (8. 45 Vorm.), der zweiten Stadt von Jowa, fuhren wir über den Mississippi und kamen gegen 4 Uhr Abends in Chicago an.

Chicago. Ich stieg im Palmer House ab. Dieses ist einer der luxuriösesten Gasthöfe im Westen, der den ganzen Block (Strassentheil) in State Street zwischen Wabash Ave. und Monroe Street einnimmt. Im Palmer House findet man Alles, was man nur will: Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbureau, Barbierstube, Bäder, Läden mit den hauptsächlichsten Reiseartikeln u. s. w. Als Curiosum zähle ich die Mahlzeiten auf, zu denen der Pensionär des Palmer House berechtigt ist:

6. 00	a. m.	Coffee and Tea
6. 30 — 11. 00	a. m.	Breakfast
1. 00 — 3. 30	p. m.	Early Dinner
5. 00 — 6. 30	p. m.	Dinner
7. 30 — 11. 00	p. m.	Supper.

Da wird wohl Niemand hungrig zu Bette gehen! —

Andere, ebenfalls sehr grossartig eingerichtete Gasthöfe von Chicago sind das Grand Pacific Hôtel, das Sherman House, das Tremont House.

Das im Jahr 1871 durch eine fürchterliche Feuersbrunst zerstörte Chicago ist aus seinen Trümmern noch viel schöner erstanden, als es vordem war. Der Brand dauerte vom 8. bis

11. October 1871; 17,540 Häuser wurden ein Raub der Flammen. Der Schaden belief sich auf 290 Millionen Dollars.

Chicago mit dem Spitznamen „Porcopolis“ (Schweinestadt) ist eine der ersten Handelsstädte in den Vereinigten Staaten und hat gegenwärtig über 500,000 Einwohner. Im Geschäftsviertel, den sog. Business-Blocks (La Salle-, Clarks-, State Street) reiht sich Palast an Palast, einer ist schöner als der andere; besonders durch gefälligen Styl zeichnen sich die Commercial Exchange und die Grain Exchange aus. Das Postgebäude war damals (1879) im Umbau begriffen. Horse-Cars (Tramways) und Omnibusse durchkreuzen die Stadt nach allen Richtungen zur billigen Taxe von 5 Cents. Die Tramway-Centralstation befindet sich an der Ecke von State- und Randolph Street. Von den Bahnhöfen aus fahren Parmelee's Omnibusse nach den verschiedenen Gasthöfen (Taxe 50 Cents).

Am 26. Aug. Morgens besuchte ich den berühmten Union Stock Yard (Viehmarkt), Chicago's grösste Sehenswürdigkeit; derselbe wird mit dem State Street-Car in einer Stunde oder mit der Eisenbahn erreicht. Eine Idee von dessen riesigen Dimensionen kann man sich aus Nachstehendem machen:

Der Union Stock Yard hat Raum für 25,000 Stück Rindvieh, 100,000 Schweine, 22,000 Schafe und 500 Pferde! Die Stallungen sind mit hohen Bretterwandungen umgrenzt. Den Union Stock Yard sah ich nun wohl, aber leider nicht den Process der Zubereitung des Schweinefleisches, da während der heissen Jahreszeit nicht geschlachtet wird. Innert fabelhaft kurzer Frist macht ein Schwein alle Phasen durch von der Tödtung, Häutung etc. bis zur Verwandlung in Schinken, Speck und Wurst, und wurde mir gesagt, dass tausend Schweine in

einer Stunde getödtet und auf die Eisenbahn verladen würden!

Gleichfalls sehenswerth sind die längs des Hafendamms liegenden Grain-Elevators oder Getreidespeicher, 8—9 Stockwerk hohe Ziegelbauten.

Abends fuhr ich nach dem Lincoln Park am Michigan-See. Dieser Park hat eine Ausdehnung von 5 Miles und besitzt sorgsam unterhaltene Anlagen, künstliche Hügel, Brücken, Grotten, Weiher, Flüsschen und eine Terrasse mit Aussicht auf den See.

In Hooley's Opera House wohnte ich der Aufführung von Suppé's „Fatinitza“ bei und in Haverly's Theater sah ich das Stück „Mother and Son“, gespielt durch die NewYorker Union Square-Theatertruppe. Seit dem grossen Brand von 1871 sind in sämmtlichen Theatern Chicago's Nothausgänge angebracht.

Von Chicago über Philadelphia nach NewYork.

Den 27. Aug. Morgens 8.35 reiste ich mit dem Schnellzug der Pittsburg, Fort Wayne & Chicago R. R. nach Philadelphia ab. In Pittsburg, der zweitgrössten Stadt Pennsylvaniens, langte der Zug um 2½ Uhr in der Nacht an; von den grossen Eisengiessereien konnte ich natürlich zu solcher Stunde nichts sehen. Am nächsten Morgen ging die Fahrt durch die Alleghanies Mountains; um 7. 55 a. m. wurde in Altoona ein Halt gemacht zum Frühstück. Von Altoona bis Harrisburg, welches wir 11. 30 a. m. erreichten, ist die schönste Strecke der Bahn, durch die Thäler von Juniata und Susquehanna. Etwa 5 Miles vor Harrisburg passirt man eine 3670′ lange Brücke über den Susquehanna-Fluss; die Aussicht, welche man von der Brücke aus geniesst, ist prächtig. Harrisburg,

die Hauptstadt von Pennsylvanien, besitzt ebenfalls bedeutende Eisengiessereien.

In Philadelphia kam ich Abends 3¼ Uhr an. Ich miethete ein Zimmer in Guy's Hôtel (European Plan), Ecke von Chestnut- und 7th Street. Das Continental Hôtel, wo ich eigentlich hatte logiren wollen, war baulicher Aenderungen wegen geschlossen.

Philadelphia ist in Beziehung auf die Einwohnerzahl, welche über 900,000 beträgt, die zweitgrösste Stadt der Vereinigten Staaten. Es besteht hier ein ähnliches Strassennummerirungssystem wie in NewYork. Chestnut Street ist die fashionable Strasse; dort befinden sich die schönsten Hôtels und Läden. Die Comptoirs liegen im untern Stadttheil, in der 2., 3., 4. Strasse. Market Street ist die Hauptstrasse im Geschäftsquartier; die „Banker Street" ist die 3. Strasse.

Die Münze (U. S. Mint), welche ich besuchte, enthält eine reiche Sammlung von Münzen aus aller Herren Länder.*) — Am Nachmittag des 29. besuchte ich den Fairmount Park. Dort wurde im Jahr 1876 die Philadelphia-Weltausstellung abgehalten. Die betreffenden Gebäulichkeiten (Centennial Buildings) stehen jetzt (1879) noch dort. Im Hauptgebäude, dem Main Exhibition Building, befindet sich eine internationale Kunst- und Industrie-Ausstellung. Die auf der Nordseite dieses Gebäudes auf hoher Terrasse liegende Memorial Hall wurde während der 1876er Ausstellung als Kunstgallerie benutzt. Nahe bei letzterer besuchte ich das Horticultural Building, ein in maurischem Styl aufgeführter Bau, in dessen Räumen

*) NewOrleans, San Francisco und Philadelphia sind die drei Münzstätten der Vereinigten Staaten.

Pflanzen, namentlich prachtvolle Tropengewächse zur Schau ausgestellt sind; auch der prachtvollen Blumenbeete im Park muss ich Erwähnung thun.

Der zoologische Garten im Fairmount Park enthält eine äusserst reichhaltige Sammlung von Thieren.

30. Aug. Heute 7 Uhr 35 Min. Morgens fuhr ich per Express der Pennsylvania R. R. nach NewYork. Diese Strecke von 90 Miles wird in 2—2¼ Stunden zurückgelegt. Von Germantown (6 Miles von Philadelphia) bis zur Ankunft in Jersey City hält der Schnellzug nirgends an. Jersey City, eine Stadt von ca. 100,000 Einwohnern, ist Ausgangspunkt der grossen amerikanischen Eisenbahnlinien; dort liegen auch die Docks der Cunard-Dampfer.

Ankunft in NewYork, Station foot of Desbrosses Street, um 9. 35 Vormittags. Ich begab mich unverzüglich in die mir wohlbekannten Räume des Glenham Hôtels.

Den schönen Sommerabend benützend, fuhr ich mit einem Basler-Freund nach West Brighton Sea Beach, einem sehr besuchten Badeort auf Coney Island. Ein erst vor Kurzem vollendeter eiserner Pier von 1000 Fuss Länge ist auf Brighton Sea Beach in die See hinausgebaut. Nachts ist der Pier von zahllosen Lampen erleuchtet, was einen feenhaften Anblick gewährt. — Wir nahmen das Abendessen in einem Saal ein, der so gross ist, dass tausend Personen zu ein und derselben Zeit dort speisen können. Nach beendigter Mahlzeit fuhren wir in einem Wagen nach Brighton Beach, wo ein Concert des trefflichen Neundorffer Orchesters stattfand. Hernach spazierten wir der Plage entlang nach Manhattan Beach. Eine ungeheure Menschenmenge wogte auf dem Beach auf und nieder. Zwischen Brighton- und Manhattan Beach, einer Strecke, die man zu Fuss bequem in einer halben

Stunde zurücklegt, läuft eine elektrische Eisenbahn! Es ist in der That eine Yankee-Idee, auf einer Ausdehnung von blos einer englischen Meile eine Eisenbahn zu bauen, doch war sie so übel nicht, denn das Geschäft scheint sich bei der billigen Taxe von 5 Cents zu rentiren, die Züge sind stets angefüllt. Auch wir machten die Fahrt per Curiosität mit. — Die Badeorte auf Coney Island sind erst im Jahre 1879 eröffnet worden.

Ein am folgenden Tage, Sonntag den 31. Aug., mit dem Dampfer „Plymouth Rock" nach Long Branch unternommener Ausflug bildete den Abschluss meines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten. Long Branch, 30 Miles von NewYork entfernt, ist ein stark besuchter Badeort in NewJersey und Sommeraufenthalt der vornehmen Welt NewYork's. Die Bäder in Long Branch sind der sandigen Plage wegen besonders beliebt und angenehm. Die Badenden, Männer und Frauen in blauen Flanellanzügen, bleiben stundenlang im Wasser. — Am Nachmittag ist jeweilen grosser Corso auf der Promenade.

Unter elektrischer Beleuchtung und Musik fuhren wir am Abend mit dem Dampfer nach NewYork zurück.

---

1. September. Ich bin zur Rückreise nach Europa gerüstet. Der Guion Line Dampfer „Nevada", an dessen Bord ich Passage genommen, sollte Dienstags den 2., Morgens 6 Uhr, in See gehen. Ich musste mich schon am Abend zuvor einschiffen.

Nach einer etwas stürmischen Fahrt von zehn Tagen, während welcher nichts Aussergewöhnliches vorfiel, erreichte die „Nevada" am 12. September Nachts Queenstown, wo die

Mail ausgeladen wurde und wo die nach Irland gehenden Passagiere landeten. Vierundzwanzig Stunden später betrat ich in Liverpool nach 2½jähriger Abwesenheit wieder den europäischen Boden! Einige Tage noch hielt ich mich in London und Paris auf, und am 25. September 1879 traf ich nach diesen mannigfachen Fahrten zu Wasser und zu Land Gott Lob wohlbehalten und sehr befriedigt von all' dem Gesehenen und Erlebten bei den Meinen in Basel ein.

Errata.

Pag. 41 Z. 13 v. u., Pag. 49 Z. 12 v. u. lies „Amazon Steam Shipping Company“ statt „Amazon Navigation Company“.
„ 47 „ 5 „ Pag. 53 Z. 5 u. 15 v. u., Pag. 130 Z. 9 v. u. lies „Caoutchouc“ statt „Caoutschouc“.
„ 48 „ 1 u. 2 v. o. lies „auf dem“ statt „im“.
„ 66 „ 13 v. o. lies „Cocosnüsse“ statt „Cososnüsse“.
„ 90 „ 15 „ „ „Anthropophagen“ statt „Antropophagen“.
„ 101 „ 3 u. 9 v. u., Pag. 109 Z. 14 v. u. lies „Zarzaparrilla“ statt „Sarsaparrilla“.
„ 110 „ 12 v. u. lies „Hauptzollamt“ statt „Haupzollamt“.
„ 114 „ 3 v. o. „ „Praia“ statt „Praira“.
„ 120 „ 13 „ „ „Oleo“ statt „Oles“.
„ 121 „ 10 v. u. „ „atlantischen“ statt „altlantischen“.
„ 140 „ 7 „ Pag. 141 u. 143 Z. 12 v. o. lies „Palleta“ statt „Palletta“.
„ 146 „ 11 v. o. lies „Enteninsel“ statt „Gänseinsel“.
„ 179 „ 16 „ „ „Pitch“ statt „Pitsch“.
„ 183 „ 13 v. u. „ „am 7. oder 8.“ statt „am 6.“.
„ 187 „ 10 v. o. „ „bis ca. 3000“ statt „um 3000“.
„ 209 „ 1 „ „ „Haïti, vormals französische Colonie“ statt „Haïti, französische Colonie“.
„ 212 „ 7 v. u. lies „Citlaltepetl“ statt „Citlatepetl“.
„ 217 „ 6 v. o. „ „Portal de Mercaderes“ statt „Portal de los Mercaderes“.
„ 217 „ 6 u. 7 v. o. lies „Portal de Agustinos“ statt „Portal de San Augustin“.
„ 221 „ 14 v. o. lies „Calle de S. Felipe Neri“ statt „Calle de Felipe Neri“.
„ 260 „ 16 v. u. lies „Yerba buena“ statt „Yuba buena“.
„ 267 „ 3 „ „ „Mt. Watkins“ statt „Mt. Watkin“.
„ 282 „ 12 „ „ „957 Miles“ statt „975 Miles“.